11
84

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Straßenbahn Halle – Merseburg



85 Jahre schmalspurig nach Göhren

1



1 Der Zug aus Göhren nach Putbus hat den Bahnhof Binz Ost erreicht.

2 Kurz vor dem Bahnhof Sellin zwingt das Dampfroß die Straßenbenutzer zu einer kurzen Unterbrechung ihrer Fahrt.

3 Ein Bäderzug nach Putbus hält in Phillipshagen. Zuglok ist die inzwischen hier heimische 99 1784.

4 Idyllische Strecke in der Nähe des Schmachter Sees

5 Zug nach Göhren vor dem Haltepunkt Graftitz

Fotos: 1, 2 und 4 L. Nickel, Berlin; 3 und 5 H.-J. Hütter, Berlin

Als am 21. Juli 1895 Binz erstmals von Putbus aus mit der Schmalspurbahn erreicht worden war, wollten die übrigen Gemeinden der rügenschen Ostküste nicht nachstehen und sich ebenfalls ihren Anteil am einträglichen Fremdenverkehrsgeschäft sichern. So erreichte der Schienenstrang am 23. Mai 1896 Sellin und am 16. September 1897 Baabe. Am 13. Oktober 1984 jährte sich nun zum 85. Male der Tag, an dem das heute so beliebte und bekannte Ostseebad Göhren des Inselparadieses Rügen mit dem ebenso bekannten und beliebten „Rasenden Roland" erreicht werden konnte. Allerdings gab es am 13. Oktober 1899 diesen Spitznamen noch nicht. Er soll erst viel später, nach dem zweiten Weltkrieg, von sächsischen Urlaubern geprägt worden sein.
Die ab 1913 beschafften vierachsigen Maschinen prägten viele Jahrzehnte lang das Bild der Bäderbahn. Sie erlebten auch den grundlegenden „Publikumswechsel" nach 1945 auf der Insel. Im Geburtsjahr unserer Republik wurde die ehemalige Kleinbahn Bestandteil der DR. Die Anforderungen an die Bahn stiegen ständig. IV-K-Loks aus Sachsen kamen zur Unterstützung, die dann von den beiden Burger Maschinen (99^{48}) abgelöst wurden. 1983 schließlich folgte die erste 1'E1'-Einheitslok, eine weitere kam inzwischen hinzu. Beide Loks werden dazu beitragen, daß die unter Denkmalschutz stehende Bahn weiterhin zur Freude der Urlauber dampft.

2



3



4



5



modell eisenbahner

inhalt

11/84

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Ein beliebtes Fotomotiv bei Sonderfahrten durch die Altmark ist die Holzbrücke bei Badel. U. B. z. den von Modellbahnfreund H.-J. Ewald nachempfundenen Ausschnitt der Holzbrücke mit der Kleinbahn-T 3 von der Altmark-Anlage der AG 1/50 Berlin. Auf dem Internationalen Modellbahnwettbewerb 1982 erhielt der Erbauer für dieses Anlagenstück einen 2. Platz. Die abgebildete T 3 ist kein Eigenbau, sondern ein vom AG-Mitglied Ulf Steckel gut gealtertes Industriemodell.
Foto: J. Steckel, Berlin

Redaktion
Ing. Wolf-Dietger Machel
(mit der Leitung der Redaktion beauftragt)
Telefon: 2 04 12 76
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
P 124/84, P 212/84

Redaktionsschluß: 18. 10. 1984
Geplante Auslieferung: 20. 11. 1984

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Leser meinen …

Irren ist menschlich
Im „me" 7/84 fiel mir auf Seite 3, Rubrik „Leser antworten …", ein Fehler auf. Da heißt es u. a.: „Eine Lok dieses Typs, die Theag Nr. 78, tat als 89 6003 Dienst …" Dabei handelt es sich jedoch um die 98 6003 (Gattung L 22). Diese Lok kam, nach Übernahme der Privatbahnen durch die DR, zum Bw Sangerhausen. Als dann die ersten V 15 in Dienst gestellt wurden, erhielt die „Oldislebener" gleich eine der ersten V 15. Die 98 6003 tat dann noch einige Zeit im Bw Sangerhausen Dienst. Am 28. Dezember 1954 fuhr ich als Heizer vom damaligen RAW Blankenburg (Harz) zum BW Sangerhausen auf dieser Lok.
A. Hoffmann, Roßleben

Leser schreiben …

Schließlich wird nicht jede(r) Hundert …
… sagten sich Eisenbahner und aktive Freunde der Eisenbahn, als sie zum 100jährigen Jubiläum der Schmalspurbahn Radebeul – Radeburg rüsteten. Im Ergebnis fast zweijähriger Vorbereitungsarbeiten präsentierte sich die 16,5 km lange Strecke weitgehend in einem attraktiven Zustand. Vom 18. bis 26. August 1984 fanden sich als Gratulanten 14 Dampfloks der Regelspur, vier Schmalspurloks aus Kühlungsborn, Putbus, Zittau und Mügeln gemeinsam mit modernen Triebfahrzeugen und vielen anderen Sachzeugen der Verkehrsgeschichte in Radebeul Ost ein. Sie lockten bei bestem Wetter 50 501 Besucher an, von denen 8 395 auch die Vorführungsfahrten der 62 015 auf deren Führerstand erlebten.
Ungezählte ließen sich in der Ausstellung von den unermüdlich tätig gewesenen Betreuern die Maschinen erläutern. Erstmals waren auch Feldbahn-Fahrzeuge der AG 3/7 zu sehen. Die Modellbahn-Ausstellung der AG 3/12 in der Radebeuler Schiller-Oberschule wurde von 23 718 Interessenten besucht. Zum Treffen des „Lößnitzdackels" mit historischen Zügen der 85jährigen Lößnitz-Straßenbahn am Haltepunkt Weißes Roß kamen zahlreiche Fotofreunde aus nah und fern. An den eigentlichen Jubiläumstagen, dem 15. und 16. September 1984, hatte die erste Traditionsbahn unserer Republik wieder Tausende Besucher. Besonders gefragt waren hier der aus zweiachsigen Wagen bestehende Fotosonderzug, eine Kraftfahrzeug-Veteranen-Rallye und die Bahnpostbeförderung mit der Schmalspurbahn. An beiden Tagen fand in Radeburg das Volksfest „Einsteigen bitte" statt. Während einer Festveranstaltung der Rbd Dresden wurden Eisenbahner und engagierte Eisenbahnfreunde ausgezeichnet. Inzwischen konnte am 6. Oktober 1984 der 50 000. Fahrgast in 10 Jahren erfolgreichen Traditionsbetriebs begrüßt werden.
All diese Aktivitäten sind nicht nur Ausdruck für die enge Verbindung breiter Bevölkerungskreise mit der Eisenbahn. Sie verweisen auch auf die großen Leistungen aller Beteiligten, die zum Zustandekommen der Veranstaltungen, einer guten Versorgung und Betreuung der Besucher oder zu deren Sicherheit beitrugen. Ihnen allen möchten wir auf diesem Wege noch einmal herzlich danken.
C. Burghardt, Dresden

5. Lager der Erholung und Arbeit
Die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV der DDR führte gemeinsam mit der Reichsbahndirektion Halle und der Signal- und Fernmeldemeisterei Leipzig vom 9. bis 20. Juli 1984 das 5. Lager der Erholung und Arbeit durch. Auf den Baustellen Taucha und zwischen Leipzig Hbf und Leipzig-Mockau leisteten 30 Schüler und Jugendliche aus den AG 3/72 Annaberg-Buchholz, 6/34 Lutherstadt Wittenberg, 6/39 Halle-Neustadt, 6/52 Leipzig, 8/19 Saßnitz, 8/20 Gnoien und Pioniereisenbahner aus Berlin, Gera und Leipzig sozialistische Hilfe beim Ausschachten und Verfüllen von insgesamt 600 m Kabelgräben. In der Freizeit standen die Besichtigung von Stellwerksanlagen, die Teilnahme an Lichtbildervorträgen, der Besuch einer Disko-Veranstaltung und eine Exkursion zu den schmalspurigen Harzbahnen im Vordergrund. Von der erfolgreichen Arbeit konnten sich die Mitglieder der Kommission, der Vorsitzende des BV Magdeburg, Freund Jochen Heine sowie der Redakteur des „me", Freund Machel, am 13. Juli 1984 an Ort und Stelle überzeugen.
Die Vorbereitung des 6. Lagers der Erholung und Arbeit im nächsten Jahr läuft bereits auf vollen Touren. Erste Teilnahmeerklärungen gibt es bereits aus Berlin, Leipzig und Gnoien.
H.-D. Weide, Leipzig

Leser antworten …

Noch einmal: Sächsische Semmeringbahn
Die Streckenbezeichnung „Sächsische Semmeringbahn" (s.a. „me" 4/84, S. 2) für die 1856 eingeweihte Windbergkohlenbahn von Niedergittersee nach Hänichen ist genau zwei Jahre jünger als ihre österreichische Schwesterbahn. Der Namensschöpfer war der Finanz- und Baurat R. Wilke, der am 21. Oktober 1856 nach abgeschlossener technischer Abnahme der Gebirgsbahn voller Hochachtung die technische Perfektion, Genialität und Meisterschaft dieser ersten deutschen Bergbahn bescheinigte. Sie wurde mit Steigungen von 1:40 (25 Promille) für reinen Adhäsionsbetrieb trassiert. Ihre Anlagen und die äußerst günstig gewählte Abschnittlinie am Berg verglich Wilke mit der österreichischen Semmeringbahn, deren Inbetriebnahme 1854 berechtigtes Aufsehen in der Eisenbahnfachwelt erregt hatte. Als am 15. April 1857 der Sachsenkönig die Strecke besichtigte und sie mit „besonders hergerichteten" Wagen der Zweigbahn befuhr, griff er die inzwischen schon verbreitete Bahnbezeichnung auf. Nach Abschluß seiner Eisenbahnbegutachtung lobte er die ihn begleitenden hohen Aktionäre der Albertsbahn AG und bemerkte: „Nun stehen wir den Österreichern in Nichts mehr nach, wir haben unsere eigene ‚Semmeringbahn'!" Diese Namensgebung, die wirklich treffend die serpentinreiche Windbergbahn bezeichnet, hat sich von da an beständig über viele Jahrzehnte bis in unsere heutige Zeit erhalten. Selbst in der Fachliteratur wird von der kleinen Semmeringbahn nach Possendorf geschrieben.
Eine Siedlung in Freital-Burgk trägt den Namen „An der Semmeringbahn", was in vergangenen Zeiten zu Unstimmigkeiten bei der Post geführt hatte, da Sendungen fälschlicherweise nach Österreich überstellt worden waren.
Die technische Assoziation zur österreichischen Semmeringbahn dokumentierte in den Sächsischen Heimatblättern, Heft 4/78, Prof. Dr. H. U. Sandig wie folgt: „… die vermessungstechnischen Leistungen sind etwa gleichzeitig in Österreich und in Sachsen erbracht worden. Bei gleicher maximaler Neigung verhalten sich Längen und Hohendifferenzen wie 1:2, die Bogenradien wie 2:1. Freilich fehlen die Tunnel und andere größere Kunstbauten auf der Windbergbahn …"
Die enge Beziehung beider Bahnen wird aber beim Betrachten der Streckenläufe klar. Der Konstrukteur und Bauführer der österreichischen Semmeringbahn, Carl v. Ghega, erkannte beim Studium des widrigen Berglandes, in das er die Bergtrasse schlagen sollte: „Der Baumeister von heute darf sein Werk nicht einer Gegend aufzwingen, daß die Natur wie in Fesseln gelegt erscheint, er muß besagte Gegend so lieben wie eine Frau, der er einen prächtigen Schmuck zu erdenken hat. Eine Bahnlinie, die ihre Landschaft nicht schmücket, mag wohl als praktisch gelten können, aber Vollendung wird ihr der Betrachter nicht zugestehen." *(„Die Bahn über den Berg", 1928)*
Möge die Bezeichnung „Sächsische Semmeringbahn" für die reizvolle Windbergbahn auch weiterhin der unverwechselbare Beiname für die Heimatstrecke der „Possendorfer Heddel" bleiben.
J. Schubert, Freital

Und nun?





Aufgenommen im Bahnhof Malter von R. Heinrich, Steinpleis

Egbert Kluge (DMV), Halle

Die Überlandstraßenbahn im Raum Halle – Merseburg

1. Teil

Die VE Verkehrsbetriebe Halle betreiben mit der Linie 5 gegenwärtig die längste Straßenbahnlinie der DDR mit 30,7 km Länge und auch eine der bedeutendsten Überlandstraßenbahnen in der DDR. Den größten Anteil am Berufsverkehr haben hier der VEB Leuna-Werke „Walter Ulbricht" und die BUNA-Werke in Schkopau. Neben der Stadt Halle, die auf 10,97 km in Nord-Süd-Richtung von der Linie durchquert wird, werden außerdem Schkopau, Merseburg, Leuna und Bad Dürrenberg erschlossen. Zeitweilig bestanden in diesem Einzugsbereich zwei selbständige Überlandbahnbetriebe nebeneinander. Über die wechselvolle Geschichte dieser Verkehrsmittel soll im folgenden Beitrag berichtet werden.

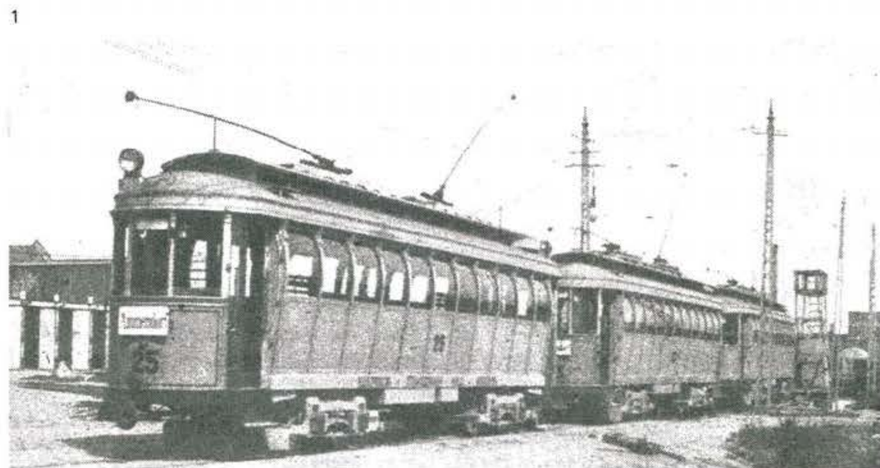
Als elektrische Kleinbahn eröffnet

Am 5. Oktober 1899 erhielt die AEG die Bau- und Betriebsgenehmigung für eine elektrische Kleinbahn von Halle nach Merseburg. Das als „Elektrische Straßenbahn Halle – Merseburg" (El. Str. H.-M.) konzessionierte Unternehmen sollte in Halle an die ebenfalls von der AEG betriebene „Stadtbahn Halle" anschließen. Merseburg war damals das Verwaltungszentrum der preußischen Provinz Sachsen. Aber auch der industriereiche Ort Ammendorf war an einer günstigen Verbindung mit der Stadt Halle interessiert. Die Bauarbeiten begannen im Jahre 1900. Der Endpunkt befand sich in Halle am Riebeckplatz (heute Thälmannplatz). Die Strecke verlief in südlicher Richtung durch die Merseburger Straße (heute Leninallee), wo sie bis Bergmannstrost (heute Poliklinik Süd) die Gleise der AEG-Stadtbahn mitbenutzte. Die Strecke führte dann auf der Chaussee in Richtung Merseburg bis Ammendorf über Rosengarten weiter, wo die Staatsbahn nach Kassel niveaugleich gekreuzt wurde. In Ammendorf befand sich der Betriebsbahnhof mit dem 1918 stillgelegten Kraftwerk, das gleichzeitig die Gemeinde Ammendorf mit Strom versorgte. Hinter Ammendorf durchquerte die Bahn, vorwiegend in Randlage der Chaussee, über mehrere Brückenbauwerke die Elster- und Saaleaue und erreichte dann das Dorf Schkopau. 2,5 km vor Merseburg, in der Hohendorfer Mark, verließ die Strecke die Straße und schwenkte in östlicher Richtung ab, um über eine Brücke die Staatsbahnstrecke Halle – Erfurt zu überqueren. Danach ging es in südlicher Richtung vorbei am Stadtpark und Krankenhaus bis zur Endstelle Merseburg Bahnhofstraße. Die Streckenlänge betrug 14,5 km. Am 15. März 1902 erfolgte die landespolizeiliche Abnahme des Teilstückes Halle (Riebeckplatz) – Ammendorf. Mit 12 Maximum-Triebwagen wurde dann der planmäßige Verkehr aufgenommen. Nachdem ab 14. April 1902 der Betrieb bis Schkopau ausgedehnt worden war, erfolgte am 10. Mai 1902 die Übergabe des letzten Teilstücks bis Merseburg.

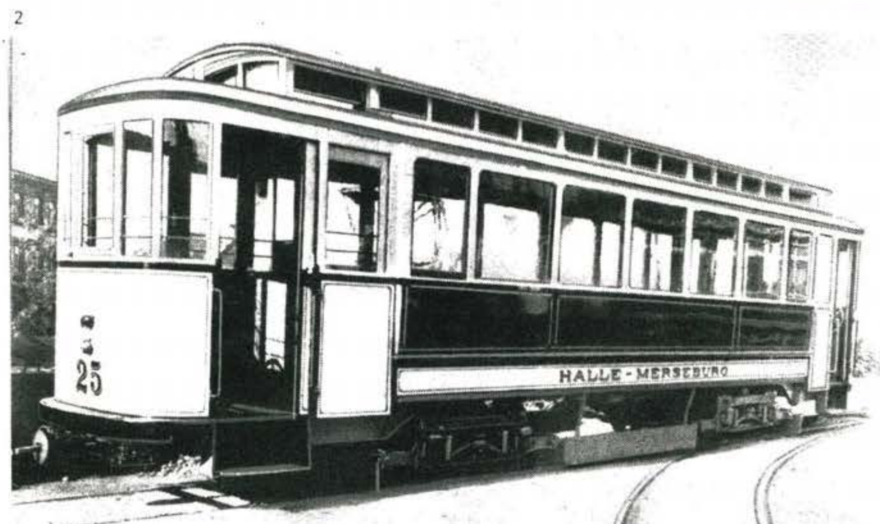
Im Volksmund als Fernbahn bezeichnet

Die eingleisige Gesamtstrecke wurde im Tagesverkehr in beiden Richtungen alle 15 Minuten bedient. Die Gesamtfahrzeit betrug 45 Minuten. Im Volksmund erhielt diese Bahn aufgrund ihres Charakters den Namen Fernbahn. Die Endhaltestelle in Halle befand sich anfänglich als Kuppelendstelle auf der südlichen Fahrbahn des Riebeckplatzes. Sie ersetzte man später durch eine großräumige Schleifenfahrt über die Landwehrstraße (heute Philipp-Müller-Straße) und Königstraße (heute Rudolf-Breitscheid-Straße). Die Endstelle in Merseburg wurde 1904 zur sogenannten Hölle am Damm zurückverlegt. Da die niveaugleiche Kreuzung mit der Eisenbahn am Rosengarten zu Betriebsbehinderungen führte und eine Unfallquelle darstellte, wurde 1914 die Merseburger Straße am Rosengarten abge-

1



2



1 Der Triebwagen 25 der El. Str. H.-M. 1901 wurde in den USA gebaut und gehörte ursprünglich der Überlandbahn Braunschweig – Wolfenbüttel.

2 Auch dieser Beiwagen war amerikanischen Ursprungs. 1918 erhielt er in der Waggonfabrik Lindner, Ammendorf, einen neuen Wagenkasten.

senkt und eine Unterführung geschaffen. Ab 10. April 1930 fuhren die Bahnen in Halle von der Merseburger Straße über die Königstraße und Landwehrstraße zum Riebeckplatz. Diese Gleisanlage blieb bis zur Umgestaltung des Thälmannplatzes in den 60er Jahren bestehen.

Die Entwicklung des Wagenparks ist den Tabellen zu entnehmen. *(Sie werden im Heft 12/84 veröffentlicht. Die Red.)*

Eine Besonderheit bildeten die 1906 von der Überlandbahn Braunschweig – Wolfenbüttel übernommenen drei Triebwagen (Nr. 23 bis 25). Diese Wagen, in den USA gebaut, fielen besonders durch ihre gewölbten Seitenwände auf. Als Fahrpreis wurde ständig ein Teilstrekkentarif erhoben. Die Merseburger Überlandbahnen AG (MÜBAG) übernahm 1919 pachtweise den Betrieb der El. Str. H.-M. Am 1. Juli 1932 erfolgte dann die endgültige Vereinigung beider Betriebe.

Mücheln erhielt Straßenbahnanschluß

Am Geiseltal zwischen Merseburg und Mücheln entwickelte sich um die Jahrhundertwende der Braunkohlenbergbau. Der damit verbundene wirtschaftliche Aufschwung in diesem Gebiet führte auch zu einem Anwachsen des Personenverkehrs. Die bestehende eingleisige Eisenbahnverbindung war durch umfangreiche Gütertransporte voll ausgelastet. Daraufhin beantragte die AEG die Verlängerung der El. Str. H.-M. Doch die zahlreichen Einsprüche und Forderungen verschiedener Interessenvertreter des Territoriums verhinderten die Realisierung eines solchen Plans. Die AEG erhielt 1910 vorerst eine Projektierungsgenehmigung. Die Verhandlungen mit den 17 Gemeinden und drei Gutsbezirken erwiesen sich als sehr kompliziert. Da die Stadtverwaltung von Merseburg gegen eine direkte Verbindung vom Geiseltal über Merseburg nach Halle war, wurde am 11. April 1913 die MÜBAG als vierte Straßenbahngesellschaft im Raum Halle gegründet. Die MÜBAG und die El. Str. H.-M. bildeten nur formell zwei Gesellschaften. Beide Betriebe hatten einen Direktor, und die Verwaltung für beide Betriebe befand sich in Ammendorf. Hier wurden auch sämtliche Reparaturen für den Fahrzeugpark vorgenommen. Am 2. April 1913 erhielt wiederum die AEG die Genehmigung zum Bau der meterspurigen Straßenbahn. Noch im Sommer gleichen Jahres begannen die Bauarbeiten. Bis August 1914 waren ein Großteil der Gleisanlagen und die Brückenbauten fertiggestellt. Der Ausbruch des ersten Weltkriegs verzögerte die Bauarbeiten erheblich. Bis Ende 1914 konnten noch die Wagenhalle und Umformstation in Frankleben fertiggestellt werden. Am 5. Februar 1918 wurde dann endlich der Betrieb mit acht Trieb- und sechs Beiwagen, die die Waggonfabrik Wismar bereits 1916 lieferte, aufgenommen. Die eingleisige, 17,5 km lange Strecke führte von Merseburg über Zscherben, Kötzschen, Ober- u. Niederbeuna, Reipisch, Frankleben, Naundorf, Körbisdorf, Benndorf Neumark, Geißelröhlitz, Kämmeritz, Lützkendorf sowie Möckerling nach Mücheln. Die mit mehreren Ausweichstellen versehene Strecke lag zu zwei Dritteln auf eigenem Bahnkörper. Die Fahrzeit betrug im Eröffnungsjahr 55 Minuten. Die Endstelle in Merseburg befand sich in der Weißenfelser Straße (heute Leninstraße). Bis Ende 1918, und erneut ab Oktober 1921, bestand für Überführungsfahrten zwischen der MÜBAG und der El. Str. H.-M. eine provisorische Gleisverbindung durch das Gelände der Hölle am Damm (heute Salvador-Allende-Platz).

Kayna blieb ohne Straßenbahn

Die genehmigte Zweigstrecke nach Kayna kam jedoch nicht mehr zustande. Anfangs verhinderten der erste Weltkrieg und später die Auswirkungen der Inflation den Bau. Während des ersten Weltkriegs begann in der Nähe von Rössen, einem südlich von Merseburg gelegenen Dorf, der Bau der Leuna-Werke. In diesem Zusammenhang entstand auch die heutige Stadt Leuna. Ab 23. Februar 1919 wurde die Strecke Merseburg – Rössen betrieben, die man im Juli 1920 über Daspig und Spergau bis Fährendorf verlängerte. Nach dem Bau der Saalebrücke fuhren die Straßenbahnen bis zum Bahnhof Bad Dürrenberg; die Gesamtstreckenlänge betrug insgesamt 10,5 km. Gleichzeitig mit der neuen Strecke erfolgte auch die Inbetriebnahme des Betriebsbahnhofs Merseburg. Da es in den ersten Jahren keine Linienkennzeichnung gab, wurde das Fahrtziel auf Blechtafeln an der Stirnseite angezeigt. Erst mit Inbetriebnahme der neuen Strecke erfolgte eine Linienkennzeichnung, die ab 1. April 1929 erweitert, dann jedoch immer seltener angewendet wurde.

So gab es folgende Linien:

M Merseburg – Mücheln (später: Mü),
F Merseburg – Frankleben,
R Merseburg – Rössen,
M Halle – Merseburg (ab 1929),
D Merseburg – Bad Dürrenberg,
B Merseburg bzw. Rössen – Beuna und
R Halle – Rössen (ab 1929).

Um einen besseren Übergang zwischen den Linien der MÜBAG und der El. Str. H.-M. zu ermöglichen, wurde 1924 in der Hölle nach Abbruch mehrerer Scheunen ein Gemeinschaftsbahnhof errichtet. Ebenfalls in den 20er Jahren kam es zum zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts in Merseburg. Zur gleichen Zeit bestanden eine Reihe von Projekten zur Erweiterung der MÜBAG. So war geplant, die Strecken Ammendorf – Schkeuditz, Ammendorf – Schafstädt, Bad Dürrenberg – Lützen und Beuna – Kayna – Roßbach – Weißenfels zu bauen. Diese Projekte konnten aber nicht verwirklicht werden. Nur auf der Strecke Ammendorf – Schkeuditz begann man 1927 mit den Bauarbeiten, die allerdings durch die einsetzende Wirtschaftskrise nicht weitergeführt werden konnten. Zwischen 1929 und 1934 betrieben die MÜBAG auch einen Kraftomnibus-Betrieb. Neben der parallel zur Straßenbahn verkehrenden Schnellinie Halle – Rössen gab es die Kraftomnibus-Linien Ammendorf – Beesen und Ammendorf – Osendorf.

El. Str. H.-M. und MÜBAG vereinigt

Am 1. Juli 1932 erfolgte die endgültige Vereinigung mit der El. Str. H.-M. Damit war eine einheitliche Numerierung des Wagenparks verbunden. Die Streckenlänge betrug rund 43 km. Infolge des fortschreitenden Braunkohleabbaus im Geiseltal mußte 1924 und 1942/43 die Müchelner Strecke auf Teilabschnitten neu verlegt werden.

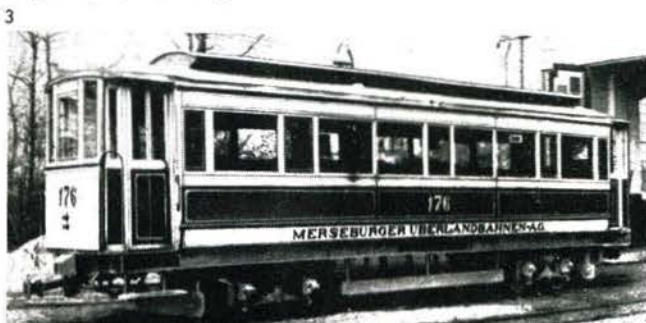
Ab 27. März 1929 fuhr jede zweite von Halle kommende Straßenbahn bis Leuna durch. Das war nun möglich, weil die Provinzialregierung in Merseburg eine Anordnung in den Konzessionsbestimmungen, die dies bisher verhinderte, annulierte. Zwischen 1931 und 1936 wurde schrittweise ein eigener Bahnkörper zwischen Ammendorf und Kollenbeyer Weg östlich der Chaussee angelegt.

Im Dienst des faschistischen Krieges

Mit dem Bau der Buna-Werke GmbH im Jahre 1936 in der Nähe von Schkopau, gewann die Strecke Halle – Merseburg für den Berufsverkehr zunehmend an Bedeutung. Da der Bau dieses Werkes im Rahmen der Kriegsvorbereitung unter strenger Geheimhaltung erfolgte, war der sprunghafte Anstieg des Beförderungsaufkommens im Winter 1936/37 für die MÜBAG überraschend eingetroffen. Es mußten im Berufsverkehr pro Stunde 3000 bis 3500 Fahrgäste mehr befördert werden. So wurden ab 1938 Fahrzeuge der Halleschen Straßenbahn gemietet. Auch im Industriegebiet Ammendorf wurde nach dem

3 1890 wurde der Bw 176 gebaut und 1929 bei der MÜBAG ausgemustert. Man beachte die Glocke auf der Mitte des Wagendachs.
4 Wesentlich moderner wirkt bereits dieser 1920 in Ammendorf hergestellte Triebwagen für die MÜBAG, hier mit einem Beiwagen auf der Fahrt nach Merseburg.
5 Neuerer Bauart war der Triebwagen 31.
Zeichnung: Verfasser; Fotos: 1 und 4 Sammlung Verfasser; 2, 3 und 5 Sammlung D. Moritz, Merseburg

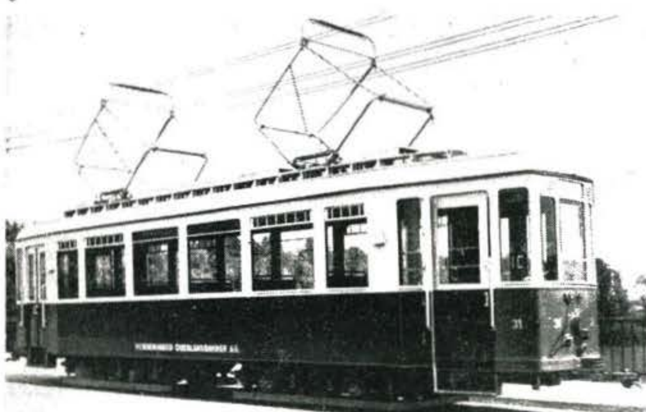
3

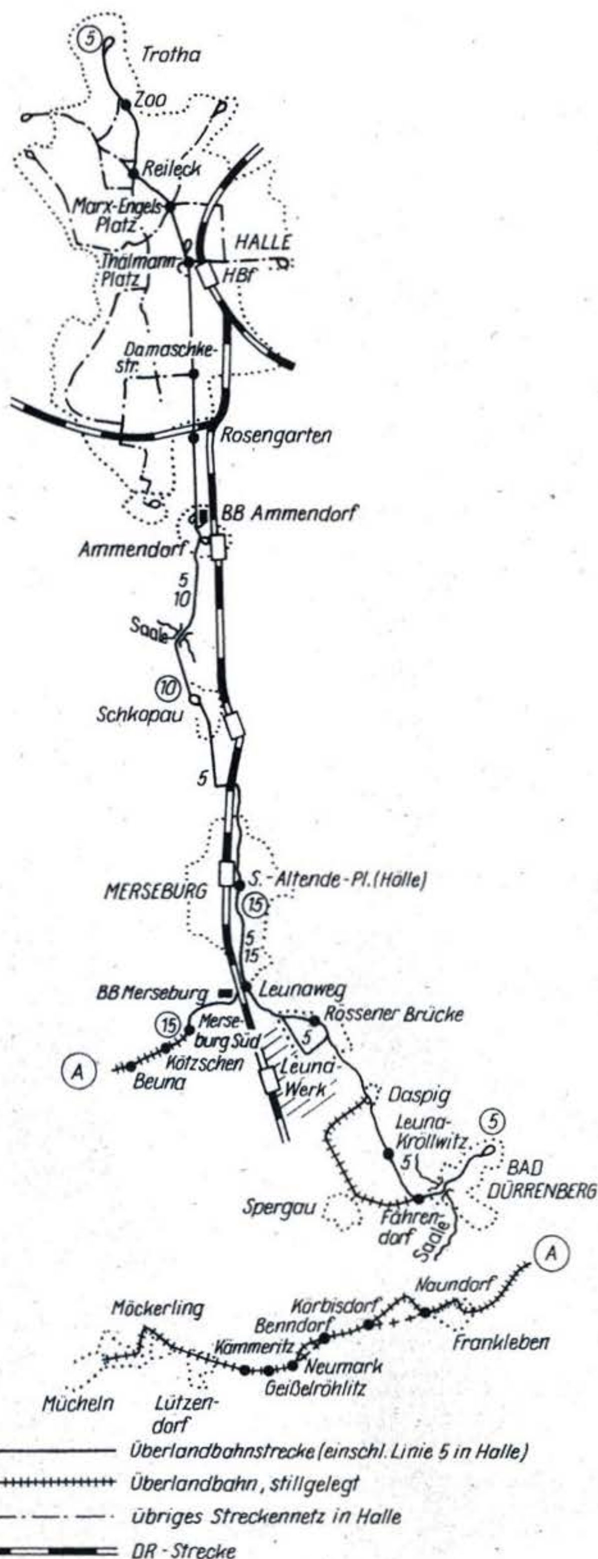


4



5





Neubau der Gleisschleife in der Friedensstraße (heute K.-Wüsteneck-Str.) die Hallesche Straßenbahn mit den Linien 1 und 4 bis dorthin verlängert. Während des zweiten Weltkriegs erhielt die MÜBAG nochmals je acht vierachsige in Ganzstahlbauweise ausgeführte Trieb- und Beiwagen von der Waggonfabrik Lindner. Die Triebwagen besaßen ursprünglich zwei Scherenstromabnehmer. Bei diesen formschönen Wagen wurden eine Reihe von Grundsätzen des geplanten Einheitsstraßenbahnwagens berücksichtigt. Ein Beiwagen dieses Typs bleibt für Traditionszwecke erhalten. Im Mai 1943 wurde durch Bombenangriffe ein Teil der Gleisanlagen beschädigt. Der am 6. Dezember 1944 erfolgte Großangriff traf im erheblichen Maße auch die MÜBAG. Die Wagenhalle in Merseburg wurde dabei total zerstört und über die Hälfte des Fahrzeugparks beschädigt. Am 10. April 1945 mußte der Betrieb durch die fortschreitenden Kampfhandlungen dann endgültig eingestellt werden.

Fortsetzung folgt

Wolf-Dietger Machel (DMV), Potsdam

Eine hundertjährige Nebenbahn

Friedland (Mecklenburg): Wird von Eisenbahnfreunden dieser Ort erwähnt, fällt meist ein Wort über die bekannte ehemalige Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn (M. P. S. B.) Viel weniger steht dagegen die frühere Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn im Mittelpunkt. Sie wurde als regelspurige Sekundärbahn vor genau 100 Jahren eröffnet und brachte der mecklenburgischen Kleinstadt Friedland Anschluß an die große Welt der Eisenbahn.

Bahnbau und Eröffnung

Rein lokale Interessen waren dafür maßgebend, daß sich schon Anfang der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts mehrere Aktionäre für den Bau einer Eisenbahn im östlich gelegenen Teil des damaligen Großherzogtums Mecklenburg-Strelitz einsetzten. Dieses Projekt fand durch das Großherzogtum finanzielle Unterstützung, da ein späterer Weiterbau der Bahn von Friedland bis Ducherow – gelegen an der preußischen Staatsbahnstrecke Angermünde–Stralsund – vorgesehen war. Damit wäre eine durchgehende Ost-West-Verbindung Ducherow–Friedland–Neubrandenburg–Parchim–Ludwigslust – Hagenow – Hamburg – Bremen zustande gekommen, deren militärische und wirtschaftliche Bedeutung für den gesamten norddeutschen Raum außer Zweifel stand.

Zunächst erhielt am 29. April 1884 die Neubrandenburg–Friedländer Eisenbahn-Aktiengesellschaft (N. F. E.) die Konzession zum Bau und Betrieb der Stichbahn nach Friedland. Beides übernahm die Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein in Berlin, die bereits in jenen Jahren als Betriebsführer zahlreicher Nebenbahnen im Thüringer Raum bekannt geworden war.

Die Bauarbeiten schritten sehr schnell voran, so daß die N. F. E. bereits am 5. November 1884 eröffnet werden konnte. Zunächst endete die Strecke auf einem provisorisch angelegten Bahnhof in Neubrandenburg. Nach Fertigstellung der Brückenbauwerke über die Nordbahn Berlin–Neubrandenburg–Stralsund und Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn endete die 25,63 km lange N. F. E. ab 20. Oktober 1885 im Bahnhof Neubrandenburg der Mecklenburgischen Südbahn Neubrandenburg–Parchim. Diese am 28. Januar 1885 eröffnete Sekundärbahn wurde ursprünglich ebenfalls von Bachstein betrieben. Bereits Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts sollte die Südbahn verstaatlicht werden. Die maßlos hohen finanziellen Forderungen Bachsteins zögerten dieses Vorhaben hinaus. Erst am 26. September 1893 gelang der Großherzoglichen Mecklenburgischen Regierung in Schwerin die Übernahme der Südbahn.

Indes blieb die N. F. E. eine Privatbahn. Sie gehörte zu jenen wenigen mecklenburgischen Nebenbahnen, die nicht von der wahrscheinlich aus ökonomischen Gründen entfachten großherzoglichen Verstaatlichungswelle um 1890 betroffen wurden, wie auch die Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm Eisenbahn-Gesellschaft (M. F. W. E.) oder die Boizenburger Stadt- und Hafenbahn.

Verkehrsaufkommen und Betriebsführung

Während das Verkehrsaufkommen der ersten Betriebsjahre weder die Aktionäre der N. F. E. noch Bachstein befriedigte, gab es ab 1890 einen Aufschwung. Die kapitalistische Industrialisierung machte auch vor den Stadttoren Friedlands keinen Halt. 1890 entstand hier die Zuckerfabrik, 1892 wurde die M. P. S. B. eröffnet und brachte der N. F. E. zusätzlichen Güterverkehr. 1896 kam eine Kartoffelstärkefabrik hinzu. Die Beförderungsleistungen stiegen von Jahr zu Jahr.

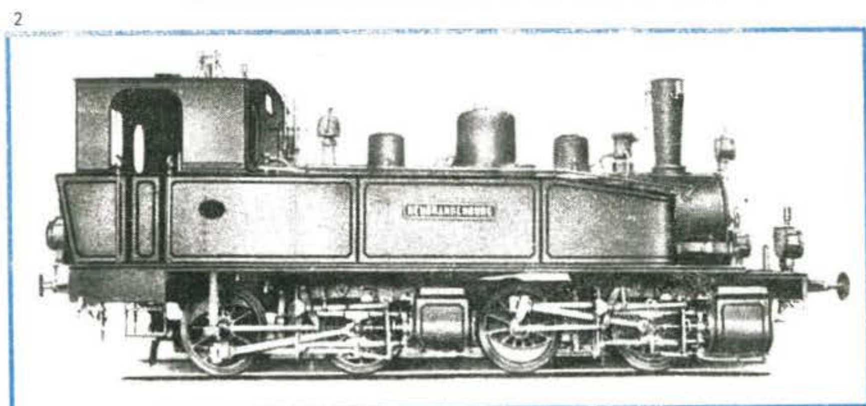
Noch vor Beginn des ersten Weltkrieges wurde das Projekt, die N. F. E. bis Ducherow zu verlängern, erneut aufgegriffen. Hinzu sollte eine Stichbahn Friedland–Woldegk kommen. Es gab zwei Gründe, weshalb diese Streckenbauten nie verwirklicht werden konnten: Einmal wäre damit der Einzugsbereich der M. P. S. B. an mehreren Stellen durchschnitten worden, und zum anderen bestand die Forderung der M. F. W. E., die die Strecke Neustrelitz–Woldegk–Strasburg betrieb, die N. F. E. zu kaufen, da man sonst mit konkurrenzmäßigen Benachteiligungen gerechnet hätte. So wurden diese Gedanken nicht weiter verfolgt, zumal Bachstein keinerlei Interesse an der Abgabe der N. F. E. hatte, war sie doch wesentlich wirtschaftlicher, als die von ihm betriebenen Nebenbahnen in Thüringen.

Erster Weltkrieg, Inflation und Wirtschaftskrise gingen auch an der N. F. E.

1



2



1 15 Jahre N. F. E. 1899, als diese Aufnahme im Bahnhof Friedland (Meckl.) entstand, waren noch die beiden Henschel-Loks FRIEDLAND und WERDER im Dienst. Wie lange ihr Einsatz auf der N. F. E. währte, konnte bisher nicht ermittelt werden.

2 Diese Mallet-Lok gehörte auch einmal zum Fahrzeugpark der N. F. E. Es ist nicht ausgeschlossen, daß hier zeitweilig aus Thüringen auch andere B'B'n4vt-Maschinen beheimatet waren. Die Generalverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein verfügte in Weimar über eine eigene Zentralwerkstatt. Hier wurden auch die Hauptuntersuchungen an den N. F. E.-Fahrzeugen vorgenommen.

Fotos: 1 Sammlung H. Neumann, Friedland; 2 Sammlung L. Nickel, Berlin

Lokliste der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn

Bezeichnung		Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
FRIEDLAND		Cn2t	Henschel	1884	1826	Verbleib unbekannt
WERDER		Cn2t	Henschel	1884	1827	Verbleib unbekannt
NEUBRANDENBURG		B'Bn4vt	Jung	1904	[1]	Genaueres unbekannt
36		Cn2t	Hohenzollern	1891	602	ex pr. T 7, ex KED Erf 1867, ex KED Erf 6818, 1922 von DRG übernommen, sp. Werklok der Zuckerfabrik Demmin[2]
37		Cn2t	Union	1890	544	ex KED Berlin, 1921 gekauft, Verbleib unbekannt
41		1'Ch2t	Henschel	1927	20919	Loks gelangten mit „Flüchtlingszug" im April 1945 nach Hornburg bei Börßum (beide ELNA 5)
42		1'Ch2t	Henschel	1934	22258	
1142[5]	91 6282	1'Ch2t	Hohenzollern	1929	4679	ex Greifswald-Grimmener Eisenb.[3], ELNA 2, +?
142[5]	91 6283	1'Ch2t	Hohenzollern	1929	4680	ex Stralsund-Tribsees[3], ELNA 2, +?
72[6]	92 6485	Dh2t	Hanomag	1930	10724	ex Greifenhagener Kreisb., Nr. 51[D], ELNA 6, + 21. 11. 1967[3][4]
74[6]	92 6486	Dh2t	Hanomag	1930	10725	ex Pyritzer Kreisb. Nr. 51[D], ELNA 6, + 1967[3][4]

1) Entweder FN 755 oder 764
2) Kessel: Graff 4354/92
3) bei NFE von DR übernommen!
4) Rückführlock
5) Nr. vor DR-Übernahme (Lenz-Bez.-System)
6) Nr. vor DR-Übernahme (PLB-Nr.)

nicht spurlos vorüber. In den 30er und 40er Jahren war das Verkehrsaufkommen wiederum beachtlich, hervorgerufen durch die faschistische Aufrüstung und kriegsbedingte Transporte.

Nach der Zerschlagung des Deutschen Reiches und der Bildung der sowjetischen Besatzungszone im Jahre 1945 gehörte auf diesem Territorium der „Eisenbahnkönig" Bachstein der Vergangenheit an. N.F.E. und M.P.S.B. wurden von da ab dem Land Mecklenburg-Vorpommern unterstellt. In Friedland wurde für beide Bahnen eine örtliche Betriebsverwaltung geschaffen. Mit dem 1. Januar 1947 entstand eine Hauptverwaltung des Landes für alle Eisenbahnen mit dem Sitz in Demmin, der die Direktionen Friedland und Demmin angehörten. Am 1. April 1949 wurde die N. F. E. von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Die Betriebsführung oblag einem dem Reichsbahnamt Neustrelitz unterstellten Nebenamt, was aber bereits am 29. September 1949 aufgelöst wurde.

In den zurückliegenden 40 Jahren wurden auf der Strecke Neubrandenburg–Friedland beachtliche Transportaufgaben vollbracht. Die Erweiterung und der Bau neuer großer Industriebetriebe in Friedland haben dazu beigetragen. Maßgeblich am Güterverkehr sind heute das Fließenwerk, das Argro-chemische Zentrum und das erst kürzlich fertiggestellte Heizkraftwerk beteiligt. In den 60er Jahren gab es auch hier Bestrebungen, den Reise- und Güterverkehr auf die Straße zu verlegen. Zunächst wurde aber mit Bildung von Wagenladungsknoten der Güterverkehr auf den Unterwegsbahnhöfen mit Ausnahme in Staven eingestellt und somit rationalisiert. Nochmalige Untersuchungen ergaben, daß die Eisenbahn die Transportaufgaben am besten lösen kann. Von 1960 bis heute hat sich das Transportaufkommen im Güterverkehr verdreifacht und unterstreicht somit die Bedeutung dieser Nebenbahn. Der Reiseverkehr ist dagegen nicht sehr groß. Er besteht vor allem aus dem Berufs- und Einkaufsverkehr, so daß nach wie vor drei Zugpaare ausreichen, um dieses Aufkommen zu bewältigen.

Über den Fahrzeugpark

Die bis 1979 eingesetzten Lokomotiven sind aus der Lokliste ersichtlich. Der Verbleib einiger Loks ist bisher nicht bekannt. Der kurzzeitige Einsatz weiterer Bachstein-Loks aus dem thüringischen Raum erfolgte dann, wenn eine N. F. E.-Lok nach Weimar in die Zentralwerkstatt des Bachstein-Konzern überführt wurde und einige Monate nicht zur Verfügung stand. Nach 1945 gehörte zum Bestand der N. F. E. auch eine zweiachsige Diesellok, über die allerdings keine Angaben vorhanden sind. Vermutlich handelte es sich um eine Kö. Die von der DR übernommenen Maschinen waren auf Nebenbahnen eingesetzt, die 1945 demontiert wurden oder gelangten vor dem Ende des zweiten Weltkrieges als sogenannte Rückführloks auf das Territorium der 1949 gegründeten DDR. In den 50er und 60er Jahren wurden ausschließlich Loks der BR 93 eingesetzt, die 1966 von der BR 52 (alt) abgelöst wurden. Seit 1974 fahren auf dieser Strecke nur noch Loks der BR 110. Für die Rangierfahrten stehen in Friedland eine Kö und eine Lok der BR 101 zur Verfügung. Die Triebfahrzeuge und die Lokeinsatzstelle Friedland gehören zum Bw Neubrandenburg.

Bis Mitte der 70er Jahre verkehrten verschiedene Reisezugwagen älterer Bauart. Ein Teil dieser Fahrzeuge waren 1949 von der DR übernommene ehemalige Privatbahnwagen und Wagen der Länderbauart. Ab 1972 dominierten Reisezugwagen der Einheitsbauart, die 1975 durch zwei- und dreiachsige Rekowagen ersetzt wurden.

Das 100jährige Bestehen dieser Bahn ist für das kleine Eisenbahnerkollektiv, das stets zuverlässig und gewissenhaft seinen Dienst versehen hat, ein besonderer Höhepunkt. In den nächsten Jahren werden die Transportaufgaben auf dieser Strecke weiter wachsen. Sie in hoher Qualität zu bewältigen, ist für die Friedländer Frauen und Männer vom Flügelrad selbstverständlich.

Quellenangaben

(1) Conzessions-Bedingungen für die N. F. E., Reichs-Gesetzblatt Nr. 13 von 1884
(2) Artur von Mayer: Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen, Wilhelm Baensch Verlagshandlung, Berlin 1891, S. 1194 bis 1198 und 1206 bis 1209 [Reprint, Lizenzausgabe des transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin vom Steiger Verlag Moers (BRD), 1984]
(3) Jahresbericht der Mecklenburgischen Südbahn für das Betriebsjahr 1893
(4) Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn 1885–1925, Staatsarchiv Schwerin, Signatur: M.d.I., Unterabt. f. Tiefbauten Nr. 6694
(5) Lexow, Werner: Die Eisenbahnstrecken im Bezirk Neubrandenburg, Neubrandenburger Mosaik 1981, herausgegeben vom Historischen Bezirksmuseum, S. 48–61
(6) Archiv: R. Dobbert, Saßnitz

Lok-einsätze

Bw Wismar
Lokbestand:
Derzeit sind die Loks 50 3599 und 50 3640 vom Bw Wittenberge in Betrieb. Die 50 3665 mußte wegen eines Laufachsenschadens abgestellt werden. Die Lok 50 3640 wird voraussichtlich in Wismar bleiben.
Umläufe:
1. P 15137 (KBS 780)
Ws ab 23.45 Uhr (65810), Rst Gbf an 3.08 Uhr; Rst Gbf ab 5.28 Uhr (65809), Ws an 10.21 Uhr; Ws ab 12.21 Uhr (65804), Rst Gbf an 18.08 Uhr;
2. Ws ab 7.33 Uhr (65812), Rst Gbf an 11.08 Uhr; Rst Gbf ab 13.56 Uhr (65807), Ws an 16.48 Uhr.
Legende: Ws – Wismar, Rst Gbf – Rostock Güterbahnhof
Mei/Li (Ende Oktober 1984)

Bw Güsten, Est Staßfurt
Zum Bestand gehören u. a. 41 1033, 41 1132, 41 1148, 41 1159, 41 1132 und 50 3695.
Für Heizzwecke sind vorhanden: 01 024 (Dsp), 44 1569 und 44 2663.
Umläufe (Auszüge):
Stf ab 9.04 Uhr (52749), an Sb 9.49 Uhr, Sb ab 11.25 Uhr (76752), an Bv 11.45 Uhr; Bv ab 12.38 Uhr (61755), an Stf 15.03 Uhr; Stf ab 16.21 Uhr (65708), an Egeln 16.41 Uhr; ab Egeln 18.22 Uhr (65709), an Stf 18.51 Uhr; Bv ab 5.37 Uhr (61751), an Stf 9.38 Uhr; Stf ab 9.58 Uhr (Lzz) nach Al; Al ab 10.58 Uhr (52763), an Kn 12.12 Uhr; Kn ab 15.07 Uhr (59732), an Na 17.19 Uhr; Na ab 17.37 Uhr (Lzz), an Al 17.58 Uhr. Stf ab 5.12 Uhr (61750), an Bv 8.28 Uhr; Bv ab 10.11 Uhr (54753), zurück nach Bv; Bv ab 12.40 Uhr (Lzz), an Stf 12.46 Uhr; Stf ab 19.10 Uhr (52751).
Mre. (Mitte September 1984)

Bw Halberstadt
Lokbestand:
Dampfsp. Nr. 16 (ex 22 075), 44 1488, 44 2504, 50 3501, 50 3512 (Hzl), 50 3535, 50 3552, 50 3553, 50 3556, 50 3557, 50 3559, 50 3562, 50 3579, 50 3606, 50 3618, 50 3631, 50 3632, 50 3653, 50 3662, 50 3700, 50 3705, 50 3708, 50 3663 und 50 3684.
Umläufe:
Täglich sind 9 Maschinen im Einsatz, die vor allem Güterzüge auf den Strecken nach Aschersleben, Blankenburg, Ilsenburg, Magdeburg, Thale und Dedeleben fahren. Folgende Reisezüge werden von Loks der BR 50.3 des Bw Halberstadt befördert:
KBS 670: 5422, 5434, 5436, 3489;
KBS 675: 16470, 16471, 16473;
KBS 700: 8443 (Schlußlok bis Nienhagen);
KBS 715: 15433, 15434;
KBS 716: 19408, 8452 (nur Sa, So), 19413, 8439.
Jw. (Ende August 1984)

Est Köthen
Vorhanden sind die Loks: 50 3564, 50 3580, 50 3639 und als Reserve-Heizlok die 44 2569 und 50 3701.
Umläufe:
Calbe (S) ab 7.57 Uhr, an Bbg 10.16 Uhr; Bbg ab 13.30 Uhr, an Kn 13.54 Uhr; Lzz nach Bbg; Bbg ab 17.25 Uhr, an Biendorf 17.46 Uhr; Biendorf ab 18.36 Uhr, an Edderitz 18.46 Uhr; ab Edderitz 19.20 Uhr, Biendorf an 20.23 Uhr; ab Biendorf 20.46 Uhr nach Kn.
Mre. (Anfang Oktober 1984)

Est Aschersleben
In der Est wurde von den Loks 50 3575 (ex Bw Halberstadt) und 50 3703 (ex Bw Blankenburg) jeweils die fünfte Kuppelachse ausgebaut. Anfang Juli erhielt dann die Zuckerfabrik Aschersleben beide Maschinen, wo sie als Heizloks dienen.
Z. Z. ist in der Est die 41 1148 beheimatet, die folgende Leistungen übernimmt:
Magdeburg Hbf ab 6.16 Uhr (Gex), Halberstadt an 9.10 Uhr; Halberstadt ab 13.37 Uhr, Aschersleben an 16.42 Uhr; Aschersleben ab 18.05 Uhr, Güsten an 18.21 Uhr.
Jw/Le (Mitte August 1984)

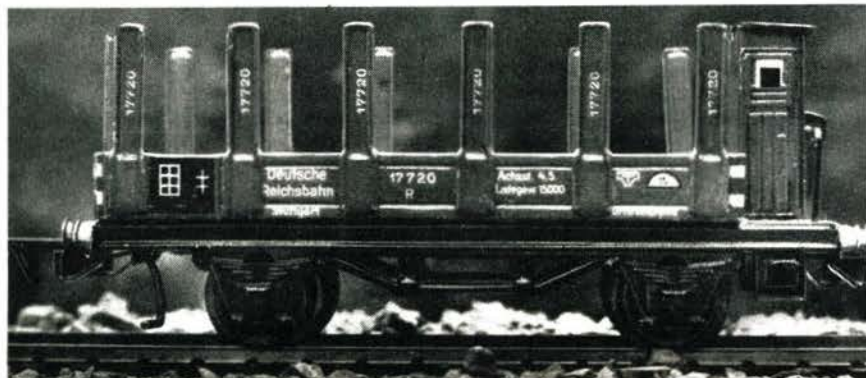
Legende: Bv – Magdeburg-Buckau, Gt – Güsten, Stf – Staßfurt, Sb – Schönebeck, Al – Aschersleben, Bbg – Bernburg, Kn – Köthen, Hlb – Halberstadt, Mg – Magdeburg Hbf, Lzz – Leerfahrt zum Zug.

Bahnhof Borckenfriede
Hier sind vorhanden:
50 0058 (Bw Pw), 50 0020, 50 0029, 50 0032, 50 0035, 50 0043, 50 0033, 50 0038 (alle Bw Agm), 50 0049, 50 0051, 50 0004, 50 0062, 50 0061, 50 0068 (alle Bw Pw), 50 0013, 50 0039, 50 0035 (alle Bw Agm).
Legende: Pw – ex Bw Pasewalk, Agm – ex Bw Angermünde.
Achtung: Eisenbahnfreunde sollten beachten, daß sich in unmittelbarer Nähe des Abstellgleises, auf dem diese Loks stehen, die Hauptbahn Berlin – Stralsund befindet, die mit 120 km/h befahren wird!
Das Betreten der Betriebsanlagen ist verboten!
Be. (Ende September 1984).

Ing. Wolfgang Hensel, Berlin

Flachwagen der Verbandsbauart fürs Museum

Am 4. Mai 1984 wurde dem Verkehrsmuseum Dresden vom Reichsbahnausbesserungswerk „Franz Stenzer" Berlin ein vollständig aufgearbeiteter Rungenwagen der Verbandsbauart (Zeichnung A 4, vgl. „me" 1/84, S. 21 und 23) übergeben. Der Wagen mit der Gattungsbezeichnung Rm wurde in guter Qualität nach den Originalunterlagen aufgebaut. Der Wagentyp wurde ab 1913 für alle deutschen Länderbahnen bis zur Ablösung durch Flachwagen der Austauschbauart etwa Mitte der 20er Jahre in dieser Form gebaut (ab 1920 auch ohne Bremserhaus).
Der Museumswagen verfügt über eine betriebsfähige Kunze-Knorr-Güterzugbremse (Kkg-Bremse) und entsprechend dem Anlieferungszustand über Stangenpuffer, Preßblechachshalter sowie Scheibenräder. Anstrich und Anschriften wurden gemäß denen der Preußischen Staatseisenbahn mit dem Stand von 1914 ausgeführt. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Wagens fehlten noch die an den Seitenwänden links anzubringenden heraldischen Adler der KPEV, die gemeinsam mit dem Namen der Heimat-KED (KED: Königliche Eisenbahn-Direktion) das Eigentumsmerkmal bildeten. Die Stelle für die Anbringung dieses Zeichens wurde vorerst nur durch weiße Linien angedeutet. Der Wagen wird mit der unter den Langträgern verdeckt angebrachten Nummer 40 50 943 4196-4 T als Begleitwagen für Museumsfahrzeuge betriebsfähig erhalten. Gut sichtbar ist die fiktive Nummer „Berlin 48 907", die ein solcher Wagen um 1914 getragen haben könnte.



1 Wenn auch nicht exakt, doch immerhin vorhanden, waren die Beschriftungen an diesem in den 30er Jahren hergestellten Wagen der Nenngröße 0 von Märklin.

2 bis 5 Verschiedene Ansichten vom Rm-Museumswagen der Verbandsbauart. Diese Fotos entstanden nach Fertigstellung des Fahrzeugs im Raw „Franz Stenzer" Berlin

Fotos: 1 J. Steckel, Berlin; 2 bis 5 W. Hein, Berlin

2



3



4



5



Vor und nach der Umstellung

Zu den elektrisch betriebenen S-Bahn-Strecken in und um Berlin gehörte vom 13. August 1961 bis zum 21. September 1983 der separate Abschnitt Velten (Mark) – Hennigsdorf. Durch die Sicherung der Staatsgrenze war die Trennung vom übrigen S-Bahn-Netz unumgänglich.
Während die ebenfalls durch diese Maßnahme abgeschnittene Strecke Oranienburg – Hohen Neuendorf über den Berliner Außenring wieder an das übrige Netz angeschlossen wurde, blieb es zwischen Velten (Mark) und Hennigsdorf beim Inselbetrieb.

Untersuchungen zu Beginn der 80er Jahre ergaben, daß auf dieser Strecke wesentlich ökonomischer gefahren werden kann, wenn mit Elloks bespannte Wendezüge verkehren. Seit dem 7. Oktober 1983 ist dies nun Wirklichkeit. Die traditionellen S-Bahn-Züge der BR 275 gehören hier schon über ein Jahr der Vergangenheit an.

1 Der Halbzug, gebildet aus Wagen der BR 275 (Bauart Stadtbahn), beim Verlassen des Bahnhofs Velten (Mark) im September 1982. In der hier vorhandenen Triebwagenhalle wurden die für die Inselstrecke vorgehaltenen Fahrzeuge abgestellt und gewartet.
Für die Fahrt nach Hennigsdorf benötigte die S-Bahn insgesamt 8 Minuten.

2 Zug V 1 im August 1983 in Hennigsdorf Nord. In früheren Jahren verkehrte ein Vollzug (8 Wagen), später war es ein Dreiviertelzug (6 Wagen), und in den letzten Jahren bewältigte ein Halbzug (4 Wagen) das Verkehrsaufkommen. Von 1966 bis 1969 wurde noch zu bestimmten Tageszeiten ein Viertelzug (V2) zwischen Hennigsdorf und Hennigsdorf Nord eingesetzt.

3 Nachdem am 21. September 1983 der elektrische S-Bahn-Betrieb eingestellt worden war, verkehrten zunächst diesellokbespannte Züge. Während dieser Zeit erfolgten die notwendigen Umschaltarbeiten.
U. B. z. einen Zug in Hennigsdorf Nord am 1. Oktober 1983. Eine doppelte Bespannung durch eine Schiebelok (auf dem Bild nicht ersichtlich) war notwendig, um die Fahrzeiten der S-Bahn einhalten zu können.

4 Die neue Traktion zwischen Velten und Hennigsdorf gehört jetzt zum täglichen Bild. Im Bahnhof Velten (Mark) steht der mit einer Lok der BR 242 bespannte Zug abfahrbereit nach Hennigsdorf am 19. April 1984. Die Stromschiene ist bereits abgebaut worden.

Fotos: 1 und 2 H.-J. Ewald, Berlin; 3 H.-J. Hütter, Berlin und 4 W.-D. Machel, Potsdam

1



2



3



4



75 Jahre Königslinie – eine Aktualisierung

Zu Recht hat das 75jährige Bestehen der Eisenbahnfährroute Saßnitz – Trelleborg große Bedeutung in der Tages- und Fachpresse gefunden. Ausführlich wurde darüber auch in der Juli-Ausgabe des „me" berichtet. Einige auf der Seite 2 dieses Heftes veröffentlichte Informationen entsprechen allerdings nicht dem aktuellen Stand oder sind unvollständig.
So wird die als Vorläufer der „Königslinie" geltende Postdampferverbindung seit dem 1. Mai 1897 betrieben (s. a. „me" 7/84, S. 20). Zur Eröffnung des Eisenbahntrajektverkehrs am 6. Juli 1909 wurden von deutscher Seite die Dampffähren PREUSSEN und DEUTSCHLAND und von schwedischer Seite die DROTTNING VICTORIA eingesetzt. Die zweite schwedische Fähre KONUNG GUSTAF V. folgte erst im März 1910. Diese Fähre war es auch, die am 10. März 1948 als erstes schwedisches Schiff wieder den Hafen Saßnitz anlief. Weiterhin kamen die DROTTNING VICTORIA und die seit 1931 in Fahrt befindliche schwedische STARKE zum Einsatz. Die beiden genannten deutschen Fährschiffe wurden bereits 1945/46 im Rahmen der Reparationsleistungen an die Sowjetunion übergeben.
In diesem Zusammenhang noch ein Wort zur Einstellung des Fährverkehrs im Verlaufe des zweiten Weltkriegs: Hierüber findet man in der Literatur durchaus unterschiedliche Angaben. So wird die Einstellung des Personenverkehrs auf Februar 1942 bzw. Juni 1943 datiert. Am 26. September 1944 soll der gesamte Trajektverkehr nach Schweden eingestellt worden sein.
In den letzten Jahren befanden sich folgende Fährschiffe auf der Saßnitz-Trelleborg-Route im Einsatz: TRELLEBORG (SJ, Indienststellung am 19. April 1958), von 1972 bis 1975 im Fährdienst zwischen Schweden und Finnland, weiter bis 1977 auf der S-T-Route, nach Griechenland verkauft und als HOMEROS im Autotrajektdienst nach Piräus eingesetzt.
SASSNITZ (DR, Indienststellung am 6. Juni 1959), gegenwärtig Zusatz- und Reservefähre, seit 1978 auch im Saisonfährverkehr zwischen Saßnitz und Rønne (Bornholm) im Einsatz.
WARNEMÜNDE (DR, Indienststellung am 23. Mai 1963), bis 1973 während der Werftliegezeiten der SASSNITZ auf der S-T-Route im Einsatz.
SKÅNE (SJ, Indienststellung am 22. Dezember 1966), erste Ausreise auf der S-T-Route am 14. Januar 1967, seit 1982 als Reserveschiff in Bereitschaft für die S-T-Route.
DROTTNING (SJ, Indienststellung am 25. April 1968), zeitweise auf der S-T-Route eingesetzt, im Mai 1977 an die Reederei FAMCO in Alexandria verkauft, Mittelmeereinsatz als AL-ZAHRAA.
STUBBENKAMMER (DR, Indienststellung am 14. September 1971), mit Indienststellung der ROSTOCK 1977 zunächst aufgelegt, dann an VEB Deutfracht-Seereederei, Rostock, verchartert. 1983 nach Norwegen an die Werft Fosens Mekanisk Verksteder verkauft und als FRENGENFJORD an den neuen Eigner nach Trondheim überführt.
RÜGEN (DR, Indienststellung am 15. August 1972).
GÖTALAND (SJ, Indienststellung am 18. April 1973), mit Indienststellung der DR-Fähre ROSTOCK ab 1977 Status eines Reserveschiffes, seit 1981 wieder als Güterhauptfähre in Betrieb.
SVEALAND (SJ, Indienststellung am 12. September 1973), acht Jahre auf der S-T-Route im Einsatz, nach Ablauf der Langzeitcharter der SJ bei Lion Ferry 1981 an die Reederei J. A. Reinicke (BRD) verkauft.
ROSTOCK (DR, Indienststellung am 20. Juli 1977, gleichzeitig mit Inbetriebnahme der neuen Verkehrsanlage Fährbett II im Fährhafen Saßnitz).
TRELLEBORG (SJ). Diese derzeit größte kombinierte Einsenbahn-Kraftfahrzeug- und Passagierfähre der S-T-Route wird in dem Artikel überhaupt nicht erwähnt. Die fünfgleisige Fähre wurde von der Aktiebolaget Öresundsvarvet in Landskrona gebaut; sie hatte am 19. Mai 1981 Stapellauf und wurde am 22. Juni 1982 offiziell eingeweiht. Durch dieses Schiff mit einer nutzbaren Gleislänge von 692 m (55 Güterwagen oder alternativ 32 Güterwagen und 11 Personenwagen) und einer Kfz-Aufstellfläche von 1500 m² (12 Lkw-Züge und 20 Pkw) wurde die Kapazität der Route um mehr als 25 % erhöht. Mit der Indienststellung der TRELLEBORG fand das umfangreiche Modernisierungs- und Beschaffungsprogramm beider Eisenbahnverwaltungen vorerst einen Abschluß.
H. P.

Straßenbahnjubiläum in Plauen

Am 3. Dezember 1984 wird Plauens Straßenbahn 90 Jahre alt. Durch die rasche Entwicklung der Textilindustrie Ende vorigen Jahrhunderts wuchs auch das Territorium der Stadt. So wurden zunächst die weit voneinander abgelegenen Plauener Bahnhöfe (Unterer Bahnhof und Oberer Bahnhof) durch den Bau einer meterspurigen Straßenbahn verbunden. Am 3. Dezember 1894 konnte diese Strecke zur allgemeinen Nutzung übergeben werden. Im Laufe der Jahre kamen weitere Strecken hinzu. 1921 waren folgende Linien vorhanden: Oberer Bahnhof – Unterer Bahnhof, Haselbrunn – Neundorf – Preißelpöhl – Dittrichplatz, Tunnel – Hauptfriedhof und Tivoli – Südvorstadt. Dieses mit Solotriebwagen betriebene Streckennetz bestand bis 1945 und



KT4D-Züge gehören auch in Plauen zum täglichen Bild. Diese Aufnahme von einem Zug der Linie 3 entstand Ende vergangenen Jahres.
Foto: J. Mensdorf, Plauen

wurde Anfang 1945 durch sinnlose Bombenangriffe stark zerstört. Plauen war zu 75 % eine Trümmerwüste, und trotzdem gelang es, ab 12. November 1945 die ersten notdürftig instandgesetzten Fahrzeuge auf einer freigeräumten Teilstrecke wieder in Betrieb zu nehmen. Bis 1948 waren fast alle Strecken wieder in Betrieb. 1951 erhielt Plauen die ersten neuen Triebwagen, und 1960 wurde erstmals der Beiwagenbetrieb eingeführt. Zusehends veränderte sich das Antlitz der Stadt. Neue Linien kamen hinzu, Haselbrunn – Plamag und 1966 Hauptfriedhof – Reusa sowie die am 5. Oktober 1983 freigegebene Neubaustrecke durch das größte Plauener Neubaugebiet am Chrieschwitzer Hang, auf der die modernen KT4D-Wagen in Doppeltraktion fahren. Derzeit sind 48 Triebwagen (davon 22 KT4D) und 22 Beiwagen auf 7 Linien – die Gesamtstreckenlänge beträgt 17,5 km – in Betrieb.
Mdf.

Vorschau

Im Heft 12/84 bringen wir u. a.:

100 Jahre Eisenbahn Teterow – Gnoien;
Eine weitere Betrachtung zum Eisenbahnunfall in Genthin;
Im Raw Meiningen;
Das 03-Modell vom VEB PIKO;
H0/$H0_e$-Heimanlage;
XXXI. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Niesky.

Uwe Janek (DMV), Mücheln, und
Dipl.-Ing. Peter Waack, Röblingen

Vergangenheit und Gegenwart:

Das Bw Röblingen

Rund 30 Kilometer vom Eisenbahnknoten Halle entfernt, an der Strecke nach Nordhausen, liegt der kleine Ort Röblingen am See. In Röblingen existiert seit 1876 ein Bahnbetriebswerk (Bw), über dessen Geschichte im folgenden berichtet wird.

Entstehung einer „Schiebelokstation"

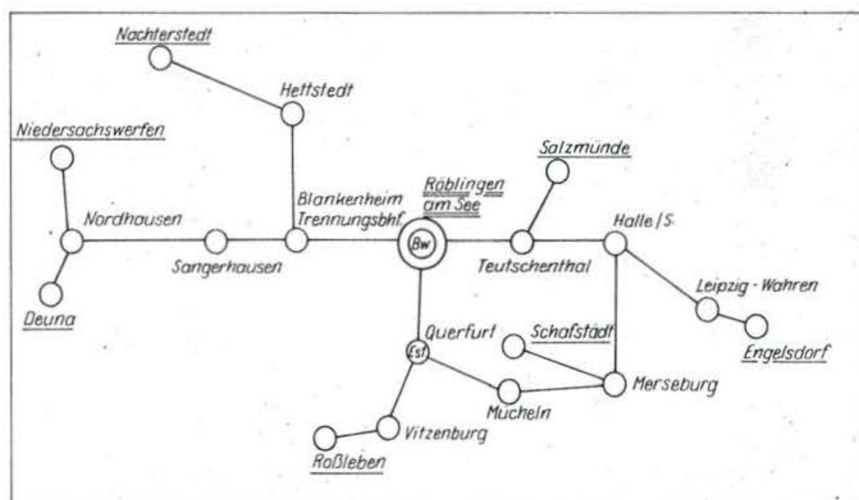
Unter der Regie der Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahn (MKHL), der zweitältesten deutschen Fernbahn, entstand im Jahre 1864 eine zweite Verbindung von Halle über Nordhausen–Leinefelde nach Kassel. Der Abschnitt Halle–Eisleben, an dem auch Röblingen (damals Oberröblingen) liegt, wurde am 1. September 1865 und am 10. Juli 1866 der durchgehende Verkehr nach Kassel eröffnet. Die Maschinen für den Rangierdienst und die weiteren Baureihen wurden im 12 km westlich von Röblingen gelegenen Bahnhof Eisleben (heute Lutherstadt Eisleben) stationiert.

Nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 setzte der preußische Staat den Bau der sogenannten Kanonenbahn von Berlin nach Wetzlar durch. Obwohl ursprünglich nicht vorgesehen, wurde die Halle-Kasseler Eisenbahn angekauft und der Abschnitt Blankenheim Trennungsbahnhof–Leinefelde mitgenutzt. Die zu erwartende höhere Belastung der Streckenabschnitte um Blankenheim war für die KPEV Anlaß, 1872 in Röblingen ein Bahnbetriebswerk für Rangier- und Schiebelokomotiven einzurichten. Nach vierjähriger Bauzeit wurde das Bw im Jahre 1876 zunächst mit einem dreigleisigen Lokschuppen dem Betrieb übergeben und mit zwei Lokomotiven belegt.

Erweiterung war unumgänglich

Über die ersten in Röblingen beheimateten Lokomotiven liegen keine genauen Angaben vor. Vermutlich waren es Maschinen der ehemaligen Halle-Kasseler Eisenbahn und ab 1877 preußische Normalienlokomotiven, die auf den Strecken um Blankenheim verkehrten. Am 1. Oktober 1884 wurde die von Röblingen ausgehende Nebenbahn nach Querfurt eröffnet. Auf der steigungsreichen Strecke nach Blankenheim waren durch zunehmende Kohle-, Gips- und Kalitransporte plötzlich ständig Schiebelokomotiven erforderlich. Daher wurden in Röblingen Loks der Gattungen T 3, T 9^2 und T 9^3 stationiert, die außerdem den gesamten Zugverkehr nach Querfurt und auf der am 1. Mai 1890 eröffneten Stichbahn Teutschenthal–Salzmünde übernahmen.

1



Noch 1894 erfolgte die Erweiterung des Bw Röblingen durch Anbau um zwei Schuppenstände. In dieser Form besteht der Lokschuppen noch heute (Abb. 2). Im Jahre 1902 entstanden der Wasserturm, Büroräume, die Werkstatt und soziale Einrichtungen. Bis dahin erhielt das Bw sein Wasser aus dem Wasserturm eines ehemaligen Kalischachtes. Am 1. Juli 1904 wurde die Nebenbahn Röblingen–Querfurt bis Vitzenburg verlängert und am 30. März 1911 die Strecke Mücheln–Querfurt eröffnet. Auch hier übernahmen die Röblinger Maschinen zahlreiche Zugdienste. In Querfurt entstand ein Lokbahnhof mit einem zweigleisigen, vierständigen Lokschuppen. Querfurt ist heute Einsatzstelle des Bw Röblingen, der Lokschuppen wird noch genutzt. 1904 erhielt das Bw Röblingen einen seitlichen Schuppenanbau, in dem noch heute die Lokleitung untergebracht ist. Durch die verstärkte Industrialisierung im Südharz, vor allem aber durch den Bergbau um Eisleben und Sangerhausen, stieg der Güterverkehr weiter an, so daß leistungsfähigere Lokomotiven erforderlich waren. Zunächst erhielt Röblingen 1916 eine neue Drehscheibe (Abb. 3).

Die bedeutend stärkeren Tenderlokomotiven der preußischen Gattung T 16^1 verdrängten nach 1920 die kleineren T 9^2 und T 9^3 und übernahmen auch den gesamten Nebenbahndienst in Richtung Querfurt–Vitzenburg. Die T 16^1 sollte so zu einer für viele Jahrzehnte bestimmenden Gattung im Bw Röblingen werden. Erst 1938 kamen schwere Güterzuglokomotiven der BR 58^{10-21} (ex pr G 12) und die BR 93 (ex pr T 14^1), die auch zeitweise den Personenverkehr zwischen Halle und Eisleben übernahmen, hinzu. Damit wurde die T 16^1 aus dem Streckendienst der Hauptbahn zurückgedrängt.

Ein neuer Abschnitt begann

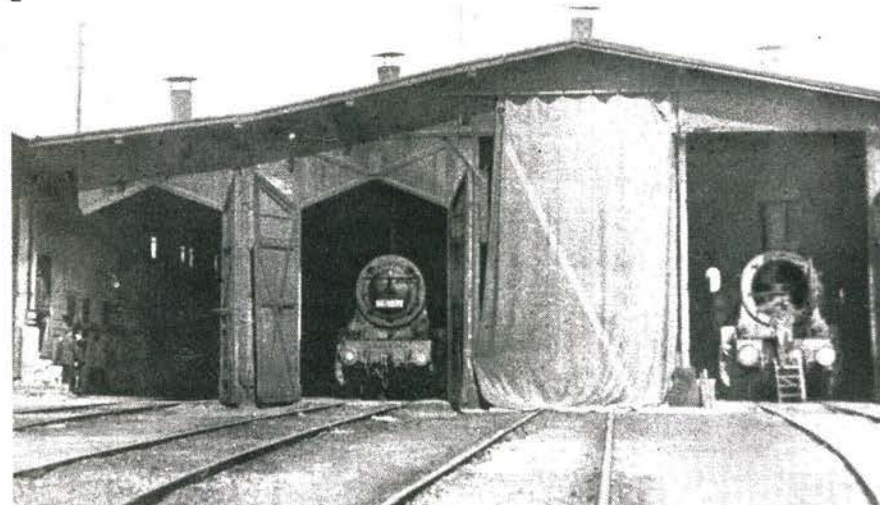
Auch im Bw Röblingen hatte der zweite Weltkrieg seine verheerenden Spuren hinterlassen. Zahlreiche Loks waren 1945 beschädigt. Nach einer Zählung der Kriegsschadloks durch das RAW Halle am 1. Oktober 1945 befanden sich im Bw 15 beschädigte Loks. Obwohl es an Personal, Kohle und dem Notwendigsten zum Leben mangelte, konnten diese Maschinen durch die aufopferungsvolle Arbeit der Eisenbahner bald wieder in Betrieb genommen werden. Nach und nach wurden in freiwilligen Arbeitseinsätzen über 100 Wagenladungen Schutt und Asche aus dem Bw-Gelände gebracht. Am 1. November 1947 waren im Bw Röblingen 401 Eisenbahner, davon 97 im Lokfahrdienst, 234 im örtlichen Betriebsmaschinendienst (Werkstatt) und 70 für sonstige Arbeiten, tätig. Durchschnittlich 17 betriebsfähige Loks befanden sich im Bw, von denen 10 planmäßig eingesetzt wurden.

Die monatliche Laufleistung der Plan-

lokomotiven betrug damals 1 782 km. Zum gleichen Zeitpunkt wurden auch Reise- und Güterzugwagen ausgebessert und unterhalten. Im Frühjahr 1949 konnte eine neue, mechanische Besandungsanlage in Betrieb genommen werden, so daß das bis dahin üblich gewesene manuelle Besandungsverfahren der Lokomotiven mittels Eimer und Leiter entfiel (Abb. 4).

Beachtliche Leistungen
Ende der 40er Jahre wurden nun auch wieder Güterzüge von Röblingen bis Nordhausen, Hettstedt und Leipzig-Engelsdorf mit Loks der BR 58 gefahren.

2



3



1 Schematische Darstellung von den im Bw Röblingen stationierten Loks ständig oder zeitweilig bedienten Strecken

2 Wenn auch das fünfte Schuppengleis nicht eindeutig zu erkennen ist, so handelt es sich doch um den fünfständigen 1894 rechts und links mit je einem Schuppengleis erweiterten Lokschuppen in Röblingen.

3 1916 wurde diese Drehscheibe in Betrieb genommen. Das Foto entstand am 21. März 1981, dem letzten Betriebstag der 52 8077 im Bw Röblingen.

In diese Zeit fällt auch die Übernahme von Langläufen. Den Auftakt bildete die Jugendlok 58 2013 mit einer Fahrt zum Pfingsttreffen der FDJ in Berlin im Jahre 1950 (Abb. 5). Eine im Dezember 1950 übernommene Laufleistung von 374 km erfolgte von Röblingen über Niedersachswerfen, Halle nach Röblingen, ohne Gestellung einer Ersatzlok. Im Vergleich dazu betrug die tägliche Sollaufleistung für das Bw Röblingen im Jahre 1949 im Güterzugdienst 195 km und im Personenzugdienst 200 km, bei einer Sollumlaufzeit von durchschnittlich 16,7 Stunden.
Sämtliche Loks der BR 93 wurden bis Ende der 40er Jahre abgegeben, und von nun ab beherrschten die BR 89, 94 und 58 allein das Feld (Abb. 6).
Erst 1962 kamen Loks der BR 74 hinzu. Sie waren jedoch kaum im Einsatz und wurden an Betriebe vermietet oder zu Restdiensten herangezogen. So fuhr die in Querfurt beheimatete 74 874 1963 für kurze Zeit eine Leig-Einheit auf der Geiseltalbahn. Bis Februar 1965 wurden nur noch die 74 874, 74 895 und 74 1116 im Z-Park geführt. Ähnlich war es mit der BR 89. Vom 5. Mai 1961 bis 30. November 1962 war die 89 6209, eine von der früheren Kleinbahn Annaburg – Prettin übernommene T 3, im Bestand. Sie wurde während dieser Zeit an einen Betrieb vermietet und ging am 1. Dezember 1962 in das Eigentum der Zuckerfabrik Erdeborn über. Dort war sie noch einige Zeit als Werklok in Betrieb. Die vom Bw Bitterfeld übernommene 89 6477 gehörte vom 10. Juni bis 20. August 1963 zum Bw Röblingen. Ende 1964 kamen wieder Loks der BR 93 zum Einsatz, die die BR 94 im Reisezugdienst teilweise ablöste. Dazu wurden von November 1964 bis Februar 1965 die 93 037, 93 183 und 93 325 vom Bw Eilenburg übernommen. Hinzu kamen im August 1965 die Eilenburger 93 144, 93 145 und 93 204. Allerdings war ihnen im Bw Röblingen kein langer Einsatz beschieden, denn bereits Mitte 1966 wurden sie wieder abgegeben. Die 93 037 zusammen mit der 93 144 erhielt die Rbd Berlin, die 93 183 das Bw Halle P, und die 93 325 wurde an das Großhandelskontor Leipzig verkauft. Lediglich die 93 145 verblieb als Reservelok bis Ende 1967 im Bw Röblingen. Ebenfalls vom Bw Eilenburg übernahm das Bw Röblingen die ersten Loks der BR 83^{10}, die die BR 93 und einen Teil der BR 94 ablösten. Die 94 1685 wurde als letzte am 16. August 1967 Z-gestellt. Inzwischen begann die Beheimatung von Loks der BR 52, die sowohl die 58er, als auch die restlichen 94er ablösten. Soweit die Loks der BR 58 nicht im Bw Röblingen Z-gestellt wurden, erhielten sie in den Bahnbetriebswerken Altenburg, Zeitz und Merseburg eine neue Heimat. Ende 1967 waren außer der als Heizlok eingesetzten 58 445 keine 58er mehr in Röblingen. Durch die weitere Zuteilung von Loks der BR 52.8' und der ersten Diesellok der BR V 60 für den Rangierdienst, war es dann auch möglich, die BR 83^{10} im Nebenbahndienst zu ersetzen, da sie sich nicht bewährt hatte. Ab März 1968 mußte das Bw Röblingen die Dampflokunterhaltung des Bw Halle P übernehmen und die 86er des Lokbahnhofs Gerbstedt unterhalten, obwohl sie weiterhin im Bw Halle P beheimatet waren. Das betraf die 86 435, 86 436, 86 553, 86 573, 86 722, 86 724, 86 738 und 86 771. Die 52er waren im Güterzugdienst, vor allem auf der Steigungsstrecke in Richtung Blankenheim, kein vollwertiger Ersatz für die 58er. So wurden 1969 einige 44er mit Ölhauptfeuerung stationiert, obwohl Röblingen nie eine Ölbetankungsanlage besaß, und die Loks immer in anderen Bahnbe-

Stationierungsübersicht

Baureihe 94

Bestand am 31. 1. 1936
94 906, 94 1604, 94 1683,
94 1174, 94 1605, 94 1684,
94 1191, 94 1606, 94 1685,
94 1339, 94 1607, 94 1687,
94 1340, 94 1609, 94 1689,
94 1345, 94 1688.
Leicht beschädigte Kriegsschadloks (1945 wieder in Betrieb genommen)
94 1600, 94 1607,
94 1604, 94 1685,
94 1606.

Bestand am 1. 1. 1960
94 859, 94 1010, 94 1602,
94 886, 94 1011, 94 1604,
94 971, 94 1374, 94 1606,
94 973, 94 1350, 94 1630,
94 1193, 94 1399, 94 1685,
94 1738.

Bestand am 1. 1. 1966
94 886, 94 1350, 94 1685
94 971, 94 1602,
94 1010, 94 1604,
94 1287, 94 1665,

Baureihe 93
Kriegsschadloks, die vom RAW Halle 1945 im Bw Röblingen gezählt wurden und die vor 1950 aus dem Bw-Bestand ausschieden:
93 505, 93 787, 93 862,
93 522, 93 789, 93 908,
93 694, 93 790, 93 1028.

Baureihe 89

Bestand am:
1953 *1959* *1961*
89 6205 89 6108 89 6114

Baureihe 03

Bestand am 1. 6. 1973
03 2067, 03 2186,
03 2126, 03 2203,
03 2153, 03 2236.

Baureihe 83[10]

Bestand am 31. 12. 1966
83 1002, 83 1011,
83 1005, 83 1016,
83 1007, 83 1019.

Baureihe 74

Bestand von 1962 bis 1965
74 874, 74 1116,
74 895, 74 1269.

Baureihe 58

Bestand Januar 1949
58 423, 58 456, 58 1412, 58 1455,
58 1535, 58 1554, 58 1570, 58 1990,
58 2008, 58 2099.

Bestand am 1. 1. 1960
58 445, 58 1201, 58 1236,
58 1337, 58 1386, 58 1545,

triebswerken Öl bunkerten. Kurzzeitig waren 1971/72 einige Vertreter der BR 50.0 und 58.3 in Röblingen. Während die 50 0047, 50 0050, 50 0051 und 50 0061 einige Monate zum Bestand gehörten, waren es bei den 58 3022, 58 3038 und 58 3050 nur einige Tage, z. B. bei der 58 3050 vom 21. September bis 4. Oktober 1971.

Der Traktionswechsel begann

Am 2. April 1973 begann die Beheimatung der 131 009 und damit der Einsatz von Großdieselloks im Bw Röblingen. Dampflokomotiven waren die für Heiz- und Reservedienste benötigten Loks zu unterhalten. Mit der BR 03.2 vom Bw Halle P erhielt das Bw Röblingen erstmalig Schnellzuglokomotiven. Gelegentlich gelangten die 35 1004, 35 1009, 35 1078 und 35 2001 bis zu ihrer Ausmusterung (35 2001) oder Umbeheimatung (35 1004, 35 1009) nach Röblingen. Zur Leipziger Frühjahrsmesse 1976 kamen letztmalig die BR 03.2 vor Sonderzügen zum Einsatz. Als die 03 2203 ab 12. März 1976 und die 03 2186 ab 24. März 1976 zum Bw Leipzig West

4



5



4 Im Frühjahr 1949 errichtete man die mechanische Besandungsanlage. Die 52 8063 war im März 1981 noch als Dispolok im Einsatz.

5 Die 58 2013 vor dem Sonderzug zum Pfingsttreffen der FDJ in Berlin im Jahre 1950.

6 Am 10. Oktober 1959 fand eine Sonderfahrt mit der 89 6108, die ansonsten für den Rangierdienst eingesetzt war, zum 75jährigen Bestehen der Strecke Röblingen – Querfurt statt. Für einen Tag „schlüpften" die Eisenbahner in die Eisenbahneruniformen von 1884.

7 Die 52 8077 vor ihrem letzten Zug in Richtung Querfurt (21. März 1981).

Zeichnung: U. Janek, Mücheln
Fotos: 2, 5, 6 Sammlung P. Waack, Röblingen
3, 4, 7 P. Waack, Röblingen

gehörten, war diese Episode vorrüber. Mit dem zweiten Fahrplanwechsel 1976 wurde die BR 86 in Gerbstedt ausgemustert, und somit endete auch ihre Unterhaltung in Röblingen. Von nun war in Röblingen nur noch die BR 52.8 als letzte Dampflokbaureihe beheimatet. Bis zum 2. Juni 1976 erhielt Röblingen weitere Loks der BR 131, 106 und die 101 172.

Der verstärkte Traktionswandel machte es zu dieser Zeit möglich, die letzten Altbau-52er durch rekonstruierte zu ersetzen. Als letzte war im März 1973 die 52 3187 im Einsatz, blieb jedoch zusammen mit der 52 1371 (vermietet an das Raw Halle) und der 52 6904 noch längere Zeit im Bestand. Während die 52 6904 in Röblingen abgestellt war, heizten die 52 1371 in Halle, die 52 3187 in Ammendorf und die 52 5186 in Hettstedt. Die 52 1371 wurde am 20. Januar 1976 dem Z-Park zugeordnet. Die zu Ende gegangene Dampflokunterhaltung in Halle brachte für Röblingen neue Aufgaben, denn außer den eigenen

Die noch im Nebenbahndienst auf den Strecken Röblingen – Vitzenburg, Querfurt – Merseburg – Schafstädt und teilweise auch zwischen Röblingen – Teutschenthal sowie Röblingen – Lutherstadt Eisleben eingesetzten Loks der

BR 52.8 wurden schrittweise durch 110er aus dem Bw Leipzig Süd ersetzt. Die 110 139 und 110 140 kamen am 11. Dezember 1980, am 13. Dezember absolvierten sie die ersten Probefahrten, und ab 15. Dezember übernahmen sie zwei der fünf Umläufe der 52.8.
Wenig später standen genügend 110er zur Verfügung. Geblieben war die 52 8063, eine Dispatcherlok unter Dampf, und am 14. April 1981 nahmen die Beschäftigten des Bw Röblingen mit der festlich geschmückten 52 8033 Abschied von der Dampflok. Einige berg abgegeben. Damit verblieb nur noch die seit 1971 als Dampfspender eingesetzte 58 1616 in Röblingen. Im gleichen Jahr kam ein Einzelgänger besonderer Art hinzu, die von der DR angemietete Werklok 111 991 des BKW Deuben. Sie fuhr überwiegend Leistungen im Nebenbahndienst. Da dies jedoch nur gemischte Pläne waren (Personen- und Güterzüge), gab es seit Beginn des Winterfahrplans keine weitere Verwendungsmöglichkeit mehr, und so wurde sie am 25. September 1982 an das Bw Leipzig Süd weitergegeben. Die

6



7



Dampfloks wurden den Bahnbetriebswerken Lutherstadt Wittenberg, Falkenberg (Elster) und Leipzig-Engelsdorf zugeordnet. Andere fanden im Winter 1981/1982 für Heizzwecke Verwendung, so daß Röblingen in relativ kurzer Zeit seinen gesamten 52.8-Bestand abgeben konnte.

Ab 1982 nur noch Dieselloks

So verblieb als letzte nur die 52 8108 in Röblingen. Im Winter 1981/82 stand sie gelegentlich unter Dampf, hauptsächlich war sie an den Auswaschtagen des Dampfspenders 58 1616 als Heizlok eingesetzt und wurde am 18. April 1982 endgültig an das Bw Lutherstadt Wittenberg abgegeben.

110er waren auf die Dauer im Güterzugdienst kein vollwertiger Ersatz für die 52.8, da ihre Leistung zu gering ist. Am 22. Juli 1982 traf die erste Lok der BR 112 im Bw Röblingen ein. Danach wurden fast alle 110er frei und in der Zeit vom 29. Juli bis 17. Dezember 1982 an die Bahnbetriebswerke Leipzig Süd und Halle G abgegeben. Nur für kurze Zeit hatte Röblingen 1983 noch einmal eine 52.8, die 52 8045, im Bestand.

Quellenangaben
(1) –: Unterlagen des Bw Röblingen
(2) Archiv der Verfasser
(3) H. Wenzel; G. Moll: Baureihe 93, EK-Verlag, Freiburg
(4) H. Wenzel: Baureihe 94, EK-Verlag, Freiburg
(5) U. Janek: Sonderfahrt-Broschüre vom 4. September 1982 (BV Halle)

58 1591, 58 1616, 58 1890,
58 1976, 58 1992.

Bestand am 1. 1. 1967
58 211, 58 401, 58 409,
58 419, 58 445, 58 1201,
58 1330, 58 1337, 58 1591,
58 1601, 58 1616, 58 1640,
58 1714, 58 1719, 58 1984,
58 2135.

Baureihe 52

Bestand am 31. 12. 1967
52 105, 52 1284, 52 5008,
52 5509, 52 5660, 52 8028,
52 8033, 52 8060, 52 8073,
52 8098, 52 8099, 52 8119,
52 8120.

Bestand am 2. 6. 1976
52 8027, 52 8028, 52 8033,
52 8034, 52 8041, 52 8044,
52 8059, 52 8063, 52 8077,
52 8090, 52 8098, 52 8105.

Bestand am 30. 6. 1980
52 8028, 52 8034, 52 8063,
52 8077, 52 8103, 52 8108,
52 8114, 52 8119, 52 8174,
52 8175.

Bestand am 30. 6. 1983
52 8045

Baureihe 44

Bestand am 1. 9. 1970
44 0566, 44 0592, 44 0595,
44 0616, 44 0663, 44 0698,
44 0182.

Baureihe 106

Bestand am 2. 6. 1976
106 004, 106 016, 106 034,
106 109.

Baureihe 110

Bestand am 1. 4. 1981
110 111, 110 126, 110 138,
110 140, 110 158, 110 163,
110 164.

Baureihe 112

Bestand am 31. 12. 1982
112 278, 112 290, 112 309,
112 355, 112 549.

Baureihe 131

Bestand am 2. 6. 1976
131 001, 131 006, 131 009,
131 028, 131 041, 131 042,
131 045, 131 046, 131 047,
131 049.

Anmerkung:
Diese Übersicht ist nicht vollständig, vermittelt aber wichtige Angaben, die bsonders für Lok-Statistiker interessant sein dürften.

Peter Schwalbe (DMV), Hohenleuben

Ein sowjetischer Modelleisenbahner

Als im vergangenen Jahr der Beitrag über die Arbeiten des Moskauer Modellbahnfreundes I. I. Prochorow erschien (vgl. Heft 4, S. 23), kündigten wir an, auch künftig über das Hobby Modelleisenbahn in der UdSSR zu berichten. Der genannte Beitrag fand übrigens im In- und Ausland großes Interesse. Grund genug, heute etwas über Lew Semjonowitsch Lukaschin und seine Modelle zu erfahren.

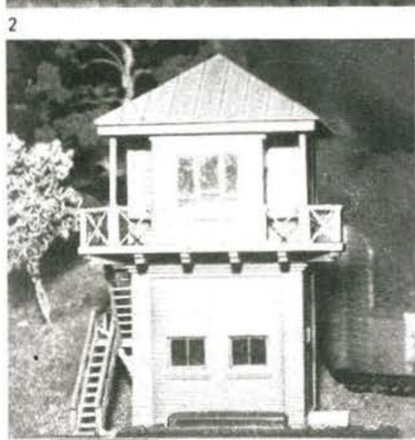
Lew Semjonowitsch lebt unweit Moskaus in der Stadt Ljutkarino. Der heute 56jährige beschäftigt sich seit etwa 20 Jahren mit unserem Hobby – und fing durch eine Ausstellung im Moskauer Gorki-Park Feuer ... Damals zeigten Freunde aus der DDR ihre Anlagen. Wie ernst es dabei werden kann, verdeutlicht das Beispiel dieses leidenschaftlichen Modelleisenbahners: Der ehemalige Schlosser sattelte um; er wurde Modellbauer. Und kein schlechter, wie seine Gebäudemodelle beweisen.

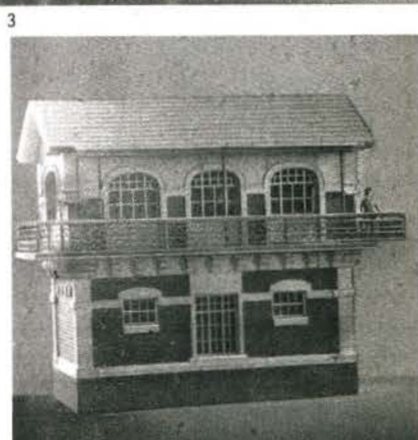
Die Modelle sind größtenteils Nachbildungen von Bahnbauten des Moskauer Außenrings, wozu er fast ausnahmslos Piacryl verwendete. Neben Gebäuden entstehen auch Lampen, Signale, Brücken und Bäume in eigener Werkstatt. Dabei hat L. Semjonowitsch besondere Liebe für das kleinste Detail – wie auch unsere Fotos zeigen. Sämtliche Figuren werden ebenfalls auf diese Weise hergestellt, nur basteln zwei seiner Freunde, Boiko Pavel Terentjewitsch und Alexander Istomin, diese für ihn.

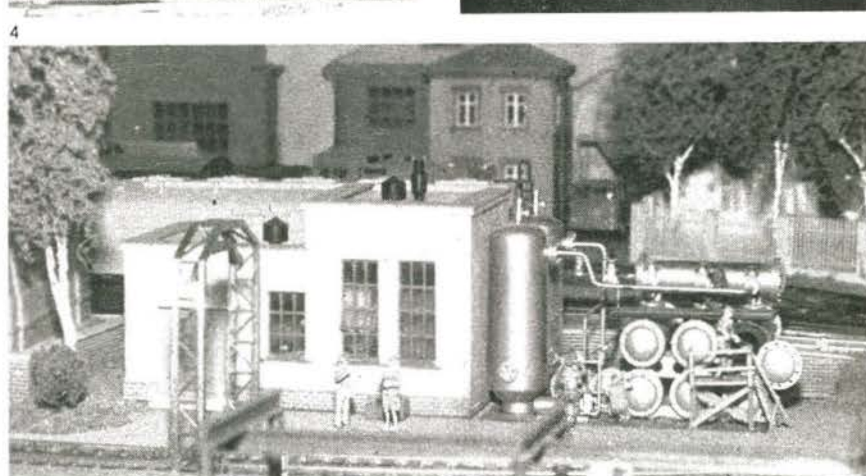
Außerdem baut Lew Semjonowitsch seit sechs Jahren an einer 4200 mm × 900/1350 mm großen H0-Anlage, auf der mehr als 65 m Gleis verlegt wurden und überwiegend Modellfahrzeuge aus der DDR-Produktion verkehren.

Übrigens: In der Sowjetunion beschäftigen sich, wie bei uns, die meisten Modelleisenbahner mit der Nenngröße H0. Natürlich sind dort auch die Erzeugnisse des VEB Berliner TT-Bahnen und die Nenngröße N bekannt. Aber dennoch schwören die meisten Freunde auf den Maßstab 1:87.

1


2


3


4


1 Modell des Empfangsgebäudes des Bahnhofs Begowaja

2 Das Stellwerk zur Einfahrt ins Bw

3 Das Zentralstellwerk

4 Ein Block des Wärmeaustauschers wird gereinigt ...

Fotos: Sergej Dowgwillo, Moskau

Sergej Dowgwillo, Moskau

Wettbewerbsausstellungen in der UdSSR

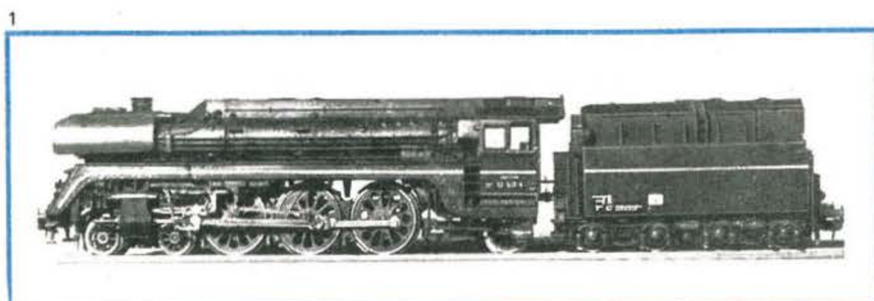
Auch in der Sowjetunion sorgen Modellbahnaustellungen dafür, daß über dieses beliebte Hobby breite Kreise der Öffentlichkeit informiert werden. Allerdings sind dort noch nicht jahrzehntelange Erfahrungen vorhanden, wie etwa in der DDR, der ČSSR oder UVR. Nachfolgender Beitrag berichtet über die bisher auf diesem Gebiet geleisteten Aktivitäten.

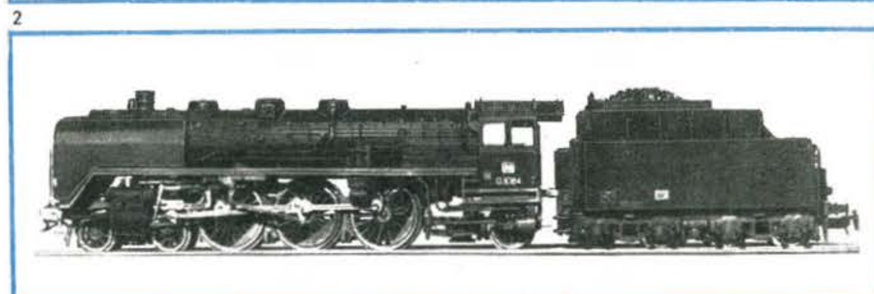
Im November 1983 fand in Reutow bei Moskau eine Wettbewerbsausstellung über Kampf- und Transporttechnik statt. Sie wurde von der vor kurzem gegründeten Föderation für historisch-technischen und Standmodellbau beim Moskauer Gebietskomitee der DOSAAF (Gesellschaft zur Förderung der Armee, der Luftstreitkräfte und Flotte der UdSSR) organisiert. Dazu gehört auch eine Arbeitsgruppe, die sich ausschließlich mit dem Modellbahnbau beschäftigt. Dadurch haben die Modelleisenbahner im Moskauer Gebiet eine Dachorganisation erhalten. Und so war es möglich, daß auf dieser Ausstellung neben Schiffsmodellen auch Modelleisenbahnen zu sehen waren. Vorher gab es zwar schon Ausstellungen, die der Moskauer Modelleisenbahn-Klub selbst organisierte, allerdings ohne Wettbewerbsveranstaltungen. Die im November 1983 ausgestellten Eisenbahnmodelle wurden im Laufe der letzten Jahre vorwiegend von bekannten Modelleisenbahnern aus Moskau angefertigt. Dabei handelte es sich u. a. um H0-Modelle, die bereits im „me" vorgestellt wurden, wie die Dampflok der Baureihe T3 in der Nenngröße H0 von I. Prochorow (siehe „me" 4/83 und nebenstehende Seite). Er erhielt übrigens beim Wettbewerb den zweiten Platz. Zu sehen waren außerdem das von N. Gundorow gebaute Empfangsgebäude des Bahnhofs Bratzewo der Moskauer Bezirkseisenbahn („me" 12/72), der Panzerzug aus dem zweiten Weltkrieg von E. Schkljarenko („me" 12/71) und ein achtachsiger Kesselwagen („me" 12/72) vom gleichen Erbauer.

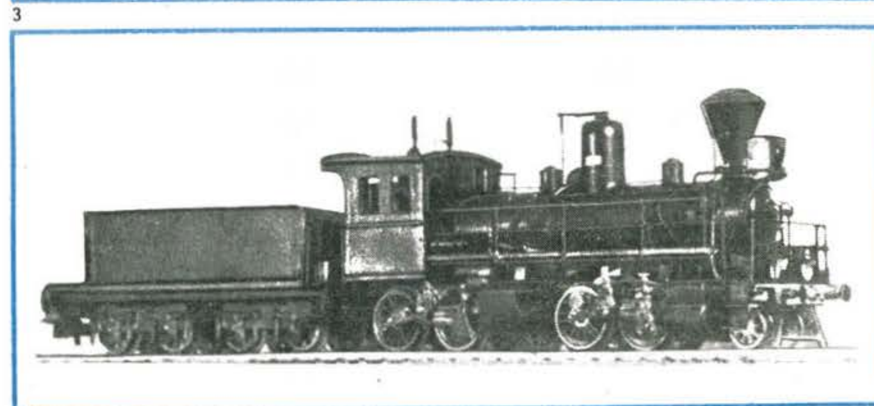
E. Schkljarenko zeigte außerdem noch deutsche Dampflokomotiven in H0, die u. a. aus Teilen der PIKO-Modelle 01 504 und 64 entstanden. Die von ihm ausgestellte Diesellokomotive M 62 der SŽD wurde nach der im „me" 7/81 veröffentlichten Beschreibung aus dem Industriemodell umgebaut.

Die Bewertung der Modelle übernahm eine Jury, der auch Boris Barkowskow angehörte. Er ist Mitautor des 1980 im Verlag „Transport" erschienenen Buches „Eisenbahnmodelle", das bis jetzt in der UdSSR das einzige dieser Art ist. Weiterhin arbeitete in der Jury auch Karel Prochaska mit, der viele Jahre als technischer Leiter des Modelleisenbahnwesens im Moskauer Palast der Pioniere und Schüler tätig war.

Die Bewertung der Modelle erfolgte in vier Kategorien, die in etwa denen des Internationalen Wettbewerbs entsprechen. Zur ersten Kategorie gehörten Lokomotiven und Wagen, die vollständig im Eigenbau gefertigt und wo lediglich solche Normteile wie Motore, Elemente des Getriebes und der Schaltung, Radsätze und Kupplungen verwendet wurden. Die zweite Kategorie umfaßte Modelle, die auf der Grundlage von Industriemodellen unter Änderung des Prototyps entstanden. Die dritte Kategorie beinhaltete Frisuren von Industriemodellen ohne Veränderung des Prototyps. Eisenbahnbauten und Signale bildeten die vierte Kategorie. Die Eingruppierung des Modelleisenbahnwesens in die DOSAAF hat sich von Anfang an gut bewährt. In den künftigen Ausstellungen werden weitere interessante Modelle zu sehen sein.

1


2


3


1 H0-Modell der Lok 01 504 von E. Schkljarenko.

2 Die 03 084 baute ebenfalls E. Schkljarenko in der Nenngröße H0 aus verschiedenen Industrie-, aber auch selbstgebauten Teilen.

3 Ein russischer Oldtimer ist diese Mallet-Personenzuglokomotive der Baureihe 1 der Mittelsibirischen Eisenbahn aus dem Jahre 1903. Erbauer dieses H0-Modells ist Sch. Schafejew.

Fotos: Verfasser

Dipl.-Ing. Päd. Claus Dahl,
Burg (b. Magdeburg)

Wie funktioniert ein Thyristor?

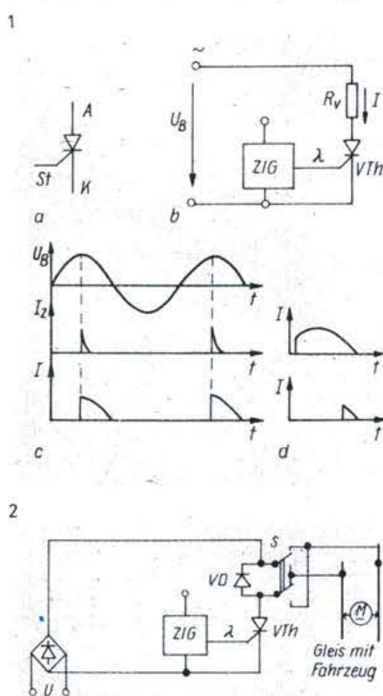
In der letzten Zeit erreichten uns zahlreiche Zuschriften in denen darum gebeten wurde, einmal zu erläutern, was ein Thyristor ist und wie er funktioniert. Dieser Bitte kommen wir gerne nach, zumal moderne Stromsteller ohne Thyristoren als Stellelemente kaum noch den erhöhten Anforderungen unserer Zeit gerecht werden. So werden auch die Modelleisenbahner zunehmend mit Thyristoren konfrontiert.

Der Thyristor ist ein Silizium-Halbleiterbauelement und besitzt zugleich die Eigenschaften eines Gleichrichters und eines Schalters. Das heißt, der durch ihn hindurchfließende Strom kann ein- und ausgeschaltet werden, aber nicht wie bei einem mechanischen Schalter, sondern elektronisch. Sein innerer Aufbau ist vierschichtig und hat die Zonenfolge pnpn. Die äußere p-Schicht heißt Anode, die äußere n-Schicht Katode. Die innere p-Schicht besitzt einen weiteren Anschluß und trägt die Bezeichnung Steuerelektrode (St).

Ohne Einwirkung auf die Steuerelektrode sperrt der Thyristor in beiden Stromrichtungen, also sowohl bei plus an Anode und minus an Katode, als auch umgekehrt. In letzterer Richtung (+ an K, – an A) sperrt der Thyristor immer. Liegt dagegen eine Polung in der ersten Stromrichtung vor, so kann der Thyristor durch das Anlegen einer gegen K positiven Spannung an die Steuerelektrode in den leitfähigen Zustand geschaltet werden. Dies wird durch das plötzliche Auftreten von Ladungsträgern (Ladungsträgerinjektion) in der inneren p-Schicht herbeigeführt. Dadurch hebt sich die Sperrwirkung der mittleren Sperrschicht schlagartig auf. Dieser Vorgang wird analog dem Vorgang bei gasgefüllten Röhren auch Zündung genannt.

Die Steuerelektrode ist nach dem Umschalten in den leitenden Zustand unwirksam. Deshalb werden zur Zündung des Thyristors nur sehr kurze, aber steile Stromimpulse benötigt. Das Löschen bzw. Ausschalten des Thyristors ist nur möglich, wenn man den Strom durch äußere Maßnahmen unter einen minimalen Wert, den Haltestrom, oder zu null absinken läßt. Dann geht das Bauelement in den Sperrzustand zurück. Für einen erneuten Stromfluß muß es wieder gezündet werden.

Schaltet man den Thyristor in einen Wechselstromkreis, so kann er in den jeweils positiven Halbwellen eingeschaltet werden. Am Ende jeder positiven Halbwelle, nahe dem Nulldurchgang der Wechselspannung, schaltet er wieder ab und muß in der nächsten positiven Halbwelle erneut gezündet werden, wozu eine Zündimpulsfolge mit



1 a) Thyristersymbol b) Grundschaltung mit Wechselstrom (ZIG – Zündimpulsgenerator) c) Impulsdiagramm (U_B – Betriebswechselspannung, I_z – Zündimpulsstrom, I – Thyristor- bzw. Verbraucherstrom), Dauer einer Halbwelle 10 ms bei 50 Hz, d) Abhängigkeit des Stroms von der zeitlichen Verschiebung der Zündimpulse, (oben bei früher Zündung, unten bei später Zündung)

2 Prinzipschaltung des Modellbahnfahrstromstellers VD – Freilaufdiode, S – Fahrtrichtungsschalter

Zeichnungen: Verfasser

der Frequenz 50 Hz erforderlich ist. Durch zeitliche Verschiebung der Zündimpulse innerhalb der Halbwelle kann der mittlere Strom zwischen null und einem Höchstwert verändert werden. Wird beispielsweise ein Motor in den Stromkreis eingeschaltet, so ändert sich auf diese Weise seine Drehzahl. Bei Glühlampen läßt sich die Lichtstärke, bei Heizwiderständen die Temperatur beeinflussen.

Bei der beschriebenen Steuerung erhält der Verbraucher 50-Hz-Halbwellenstrom. Richtet man die Wechselspannung vor dem Thyristorsteller mittels Mittelpunkt- oder Brückengleichrichter gleich, so ist der Stellbereich des Stromes wegen des nun vorhandenen 100-Hz-Halbwellenstromes doppelt so groß. Allerdings muß die Frequenz der Zündimpulse auch auf 100 Hz erhöht werden. Die Zündimpulse müssen vollkommen synchron zur Frequenz der Netzwechselspannung sein und die zeitliche Verschiebbarkeit besitzen. Zur Formung der Zündimpulse, zumeist aus der Netzwechselspannung, sind besondere Schaltungen erforderlich, die je nach den Anforderungen mehr oder weniger kompliziert sind. Sie werden meist als Zünd- oder Steuerimpulsgeneratoren bezeichnet. In der einschlägigen Literatur sind solche Steuerungen für verschiedene Anforderungen beschrieben. Sie können mit Hand- und/oder Fernsteuerung ausgeführt werden.

Für die Verwendung des Thyristors als Fahrstromsteller für Modellbahnfahrzeuge sind folgende Hinweise wichtig:

1. Wegen der Permanentmagnetmotoren muß dem Fahrstromsteller ein Gleichrichter vorgeschaltet werden. 50-Hz-Betrieb empfiehlt sich für extremes Langsamfahren, z. B. bei Rangierfahrten. 100-Hz-Betrieb sollte für Zugfahrten mit höheren Geschwindigkeiten eingesetzt werden.
2. Wegen der sogar noch stärkeren Funkstörungen im Hochfrequenzbereich sind die Entstörmaßnahmen an den Fahrzeugen unbedingt beizubehalten oder zu verbessern.
3. Durch die Unterbrecherwirkung des Kommutators entstehen auch negativ gerichtete Impulsspannungen, die so groß sein können, daß sie den Thyristor vorzeitig verlöschen lassen, wodurch der Motor stottert. Deshalb muß der Motor mit einer Freilaufdiode beschaltet werden. Ist ein Fahrtrichtungsschalter erforderlich, wird dieser zwischen Freilaufdiode und Motor geschaltet.
4. Damit die Betriebsspannung auch bei 50- oder 100-Hz-Halbwellenstrom am Ende jeder Halbwelle sicher gegen Null absinkt, darf kein Kondensator parallel zum Fahrstromkreis geschaltet werden. Durch die Aufladung des Kondensators überlagert sich eine Gleichspannung, der Wechselspannung, und der Thyristor bleibt ständig eingeschaltet. Eine Steuerwirkung ist nicht mehr möglich.
5. Für die Anforderungen eines Modellbahnfahrstromstellers reichen Kleinleistungsthyristoren vom 3-A-Typ aus. Auch an die Sperrspannung werden keine hohen Anforderungen gestellt. Basteltypen mit 50-V-Sperrspannung oder getypte Bauelemente mit 100 V reichen aus. Ein solcher Thyristor wird in der DDR hergestellt und heißt St 103/1.

Wir stellen vor:

H0-Modelle von PreFo



Wrge
51 5088-45 017-3



Wrge
51 5088-45 017-3



Elberfeld
558 360
(Rheinmetall)



Elberfeld
530 641
(Rheinmetall)

Fotos:
J. Steckel, Berlin

Günter Gerstenberger, Delitzsch

Gemeinschaftsanlage des Raw Delitzsch

Für alle Lehrlinge der Betriebsschule des Raw Delitzsch besteht zu Beginn der Lehrzeit die Möglichkeit, sich verschiedenen Arbeitsgemeinschaften anzuschließen. Unter Anleitung von Pädagogen können sie entsprechend ihrer Interessen handwerklich, künstlerisch oder sportlich in ihrer Freizeit tätig sein. Eine der ältesten Arbeitsgemeinschaften ist die vor über 10 Jahren gegründete AG Modelleisenbahn, über deren H0-Anlage im folgenden berichtet wird.

Haupt- und Nebenbahn

Nach Bereitstellung eines geeigneten Raumes konnten wir mit der Gleisverlegung auf der etwa 10 m² großen, fast quadratischen Grundplatte beginnen. Geplant war eine zweigleisige Hauptbahn mit einem zum Anlagenrand parallel liegenden größeren Bahnhof. Nach erfolgter Gleisverlegung und Aufnahme des Zugverkehrs konnten der Raum noch vergrößert und somit auch die Anlage erweitert werden.

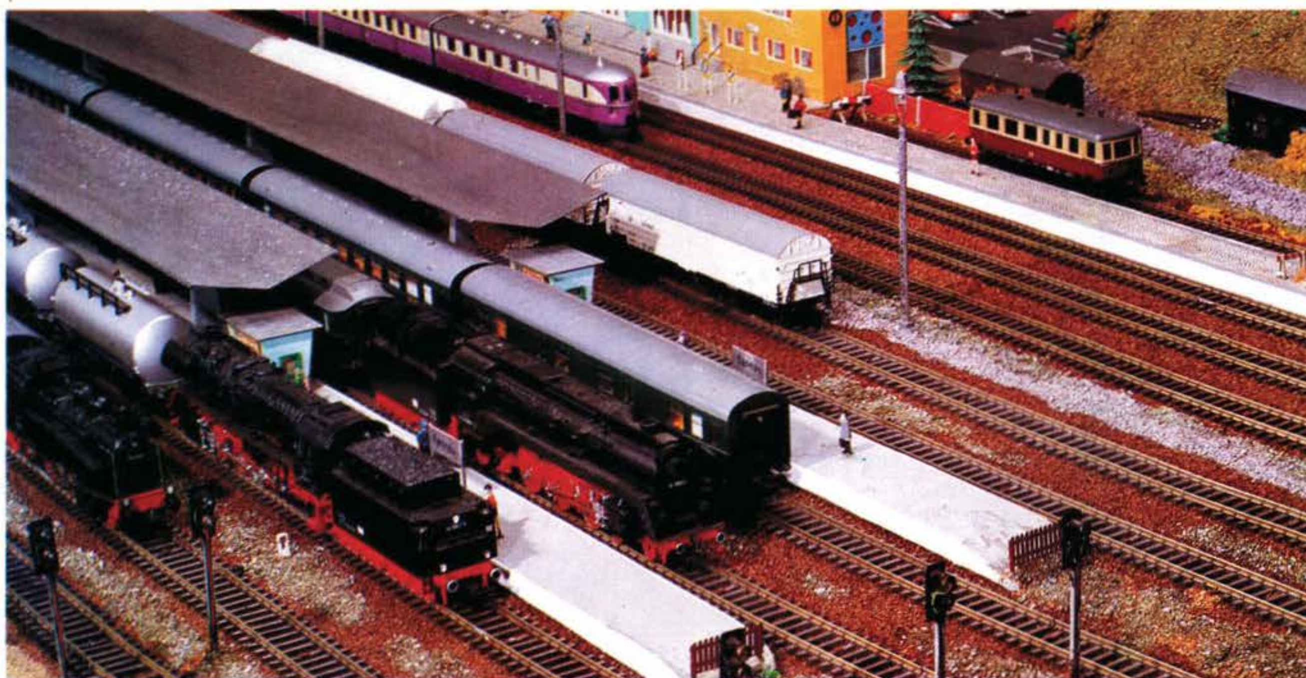
1 Im Bahnhof Tannau hat am Bahnsteig 2 ein mit einer 41er bespannter Kesselwagenzug Durchfahrt. Am gleichen Bahnsteig steht abfahrbereit ein Eilzug mit der Lok 01 0503.

2 Ein Personenzug verläßt den Haltepunkt Wiesengrund. Links das Sägewerk.

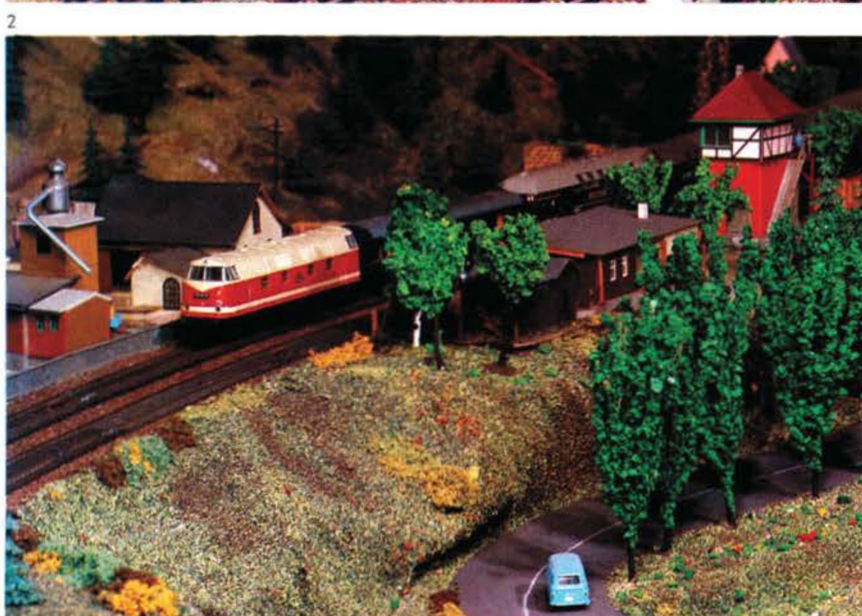
3 Im Einschnitt am Tannberg ein Kesselwagenzug. Auf der Nebenstrecke ein Triebwagen der BR 185.

Fotos: W. u. J. Albrecht, Oschatz

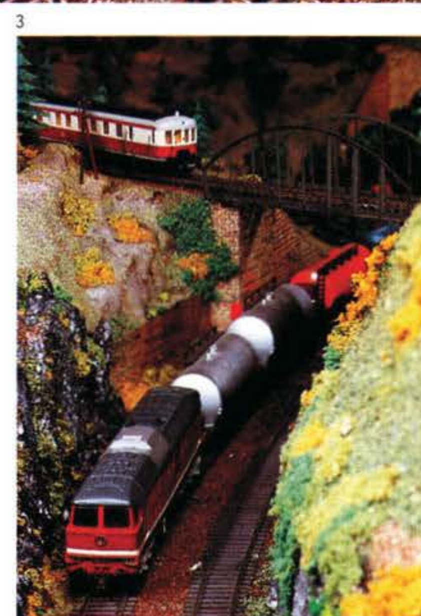
1



2



3



Durch das Ansetzen eines 2 m × 3 m großen Stückes wurde u. a. die Verlängerung der Bahnhofsgleise und somit auch der Bahnsteige möglich.
Da der Aufbau einer transportablen Anlage nicht geplant war, erwiesen sich die Gleisverlegung, Verdrahtung und Landschaftsgestaltung als relativ unkompliziert.
Ein bestimmtes Vorbild wurde nicht nachgestaltet. Das Anlagenmotiv beinhaltet eine zweigleisige Hauptbahn und eine regelspurige Nebenbahn in einer Mittelgebirgslandschaft. Für die Gleise und Weichen wurde Pilz-Material mit dem Modellprofil aus Neusilber verwendet. Besonders in den Weichenstraßen kam weitestgehend stoßfrei verlegtes Metermaterial zur Verwendung. Als Antriebe wurden die der gleichen Firma eingebaut, deren Größe wir jedoch als optisch störend empfinden. Deshalb ist der Einsatz von Unterflurantrieben demnächst vorgesehen.

Schaltkreise sinnvoll angelegt

Die Anlage wird von einem gleisbildartigen Stellpult aus bedient, in dem auch die gesamte Stromversorgungsanlage untergebracht ist. Ein leistungsstarker Trafo liefert die Fahrspannung, die über fünf Regler zur Anlage geführt wird.
Im Haupt- und Schattenbahnhof ist die Z-Schaltung vorhanden. Die freien Strecken werden mit einer konstanten Spannung versorgt. Dadurch ist die manuelle Bedienung auf diese zwei Bahnhofsbereiche beschränkt und der gesamte Betriebsablauf auch bei Hochbetrieb überschaubar. Jeder Schaltkreis (z. B. Weichen, Signale, Relais, Beleuchtung usw.) wird mit einem eigenen Trafo versorgt. Der Bedienungsaufwand für die Weichen in den beiden Bahnhofbereichen wird durch eine Fahrstraßenschaltung vereinfacht, wodurch maximal vier Weichen gleichzeitig gestellt werden.
Die verschiedenen Schaltfunktionen übernehmen Schutzgaskontakte (GEKO). Der jeweils letzte Wagen eines Zuges besitzt am Wagenboden einen Permanentmagneten zur Auslösung der GEKO-Kontakte. Im Schattenbahnhof schaltet der einfahrende Zug durch solche Kontakte hinter sich die Weiche auf den nächsten Strang um. Weitere Kontakteinrichtungen sind an den beschrankten bzw. unbeschrankten Bahnübergängen sowie Blocksignalen vorhanden.
Es wurden handelsübliche Lichtsignale eingesetzt, die noch nach dem alten Lichtsignalsystem arbeiten. Vor haltzeigenden Signalen auf der Hauptstrecke werden die Züge auf einer Länge von etwa 1,5 m vierstufig abgebremst, während das Anfahren über elektronische Bausteine gesteuert wird. Hierbei haben wir die Verzögerungszeit so eingestellt, daß sich die Fahrzeuge 7 bis 10 Sekunden nach der Signalumschaltung langsam in Bewegung setzen.

Tannau steht im Mittelpunkt

Zentraler Punkt der Anlage ist der Bahnhof Tannau. Er liegt an der zweigleisigen Hauptstrecke, auf der Richtungsverkehr besteht. Parallel dazu befindet sich am gegenüberliegenden Anlagenrand ein Schattenbahnhof, der drei Züge aufnehmen kann. Der Durchgangsverkehr wird dadurch nicht beeinflußt. Vom Bahnhof Tannau aus können die Züge von fünf Gleisen – drei davon sind Bahnhofsgleise – in Richtung Schattenbahnhof fahren. Sie erreichen diesen nach ungefähr 3 m. Durch die Signalabhängigkeit ist gewährleistet, daß nur ein Zug in dieser Richtung den Bahnhof verlassen kann. Unabhängig davon können auf den Güter- und Lokverkehrsgleisen Rangierfahrten stattfinden. Die aus dem Schattenbahnhof in den ersten Blockabschnitt einfahrenden Züge müssen die Steigungsstrecke bewältigen und umfahren dabei den Tannberg. Im zweiten Blockabschnitt werden die Stahlträgerbrücke und der Haltepunkt Wiesengrund erreicht. Hier ist nur der Halt von Personenzügen vorgesehen, deren Aufenthaltszeit durch ein Zeitglied bestimmt wird. Die anderen Züge fahren ungehindert weiter und erreichen nach Passieren des Einschnitts und Tunnels am Tannberg das Vor- bzw. Einfahrsignal vom Bahnhof Tannau. Je nach Zugart können nun die Fahrstraßen im Bahnhof gestellt werden. Für die Güterzüge stehen neben den bereits genannten fünf Gleisen weitere zwei Gleise zur Verfügung, die aber nur durch Kreuzung der Gegenrichtung erreichbar sind. Dicht am Empfangsgebäude, also am Hausbahnsteig, beginnen und enden die Züge der Nebenbahn. Auf dieser Strecke verkehren vollautomatisch drei Zugeinheiten im Wendezugverkehr. Der Ablauf bzw. die Schaltung wurde im „me" 12/83 näher beschrieben. Deshalb hier nur einige Bemerkungen zum Streckenverlauf:
Nach Verlassen des Bahnhofsgeländes beginnt im Tunnelbereich die Steigungsstrecke. Am Sägewerk verläuft die Strecke in einem Einschnitt und überquert am Tannberg die Hauptstrecke. Hier wird später noch ein Haltepunkt eingerichtet. Die Aufenthaltszeit wird ebenfalls durch ein Zeitglied bestimmt. Das Umfahren des Tannbergs erfolgt parallel zur Hauptstrecke. Während diese anschließend zum Schattenbahnhof hin geneigt ist, bleibt die Nebenstrecke auf gleicher Höhe. Erst im Tunnelbereich überquert sie den Schattenbahnhof. Dabei verläuft die Trasse parallel zum Anlagenrand und endet schließlich in der äußersten rechten Ecke, hier befindet sich der Kopfbahnhof.

Fahrzeugpark ist vielfältig

Auf der Anlage verkehren handelsübliche Fahrzeuge. Die Wagen wurden aber teilweise frisiert. Der reichliche Fahrzeugpark ermöglicht so das zeitgerechte Einsetzen der Fahrzeuge.
Um vorbildgerecht zu fahren, erhalten Güterzüge die größtmögliche Länge. Einen besonderen Reiz stellen hierbei die Ganzzüge dar. Die aus sieben bis neun vierachsigen Reisezugwagen bestehenden D-Züge werden von der BR 01 oder BR 130 anstandslos auf allen Streckenabschnitten bewältigt. Auf der Hauptstrecke sind im Normalfall sechs bis neun fahrplanmäßige Züge eingesetzt. Dabei wird berücksichtigt, daß die Städteschnell- bzw. Städteexpreßzüge nur in größeren Zeitabständen auf der Strecke erscheinen und im Bahnhof Tannau keinen Verkehrshalt bekommen.
Die Bedienung der gesamten Anlage ist mit nur zwei Personen möglich.

Gebäude wurden verändert

Die Gebäude entstanden aus handelsüblichen Bausätzen. Einige Häuser wurden allerdings verändert. Das Alt- und Neubaugebiet stammt aus Bausätzen des Maßstabs 1:100. Das Empfangsgebäude im Bahnhof Tannau wurde aus zwei Bausätzen „Dosse Nord", also auch im Maßstab 1:1000 hergestellt. Da das Gebäude im Vordergrund und in der Nähe von anderen Bauten der Nenngröße H0 steht, ist ein maßstabsgerechter Neubau geplant.
Fast alle Gebäude können beleuchtet werden. Ebenso umfangreich ist die Beleuchtung auf dem gesamten Bahnhofsgelände.

Gelände entstand mit bewährten Methoden

Die gesamte Oberfläche ist mit Stoffstücken bespannt, die je nach Geländeform glatt, wellig oder hügelig auf die Unterlagen geklebt wurden. Nach dem Aushärten und nochmaligen Einstreichen mit Kaltleim wurde Streumehl in den verschiedensten Farbtönen aufgetragen. Weiterhin kamen natürliche Materialien wie Sand, Kiesel, Kohle, Koks zur Anwendung, während die Felspartien mit Schaumpolystyrol gestaltet wurden. Auf dem Gleiskörper haben sich Schottermatten bewährt.
Die handelsüblichen Bäume befriedigen nicht. Um den Gesamteindruck der Anlage weiter zu verbessern, ist vorgesehen, die Plastikwälder durch Modellbäume aus natürlichen Stoffen zu ersetzen.
Abschließend sei noch auf ein Problem hingewiesen, mit dem wir jährlich fertig werden müssen: dem vollständigen Wechsel der Mitglieder. Bedingt durch die Ausbildung sind außer der Zweimannleitung jährlich immer wieder neue Mitglieder vorhanden. In den geringsten Fällen ist es den Lehrlingen des zweiten Lehrjahrs möglich, in der AG mitzuarbeiten, da sie in dieser Zeit bereits in der Praxis eingesetzt sind.
Der Schul- und Werkleitung des Raw Delitzsch möchten wir an dieser Stelle danken. Sie zeigen viel Verständnis für unsere Arbeit und geben ständig Unterstützung.

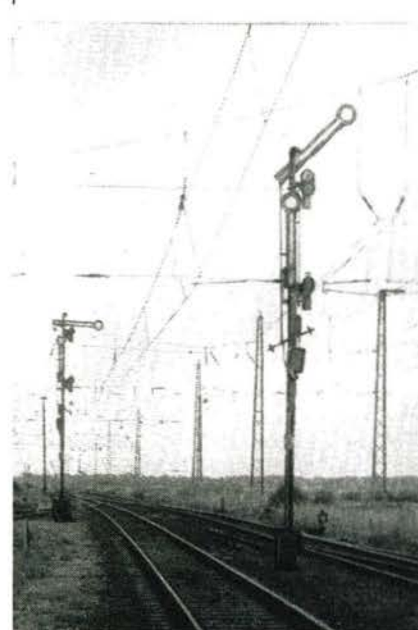
Dipl.-Ing. Egon Koch, Berlin

Das gute Beispiel

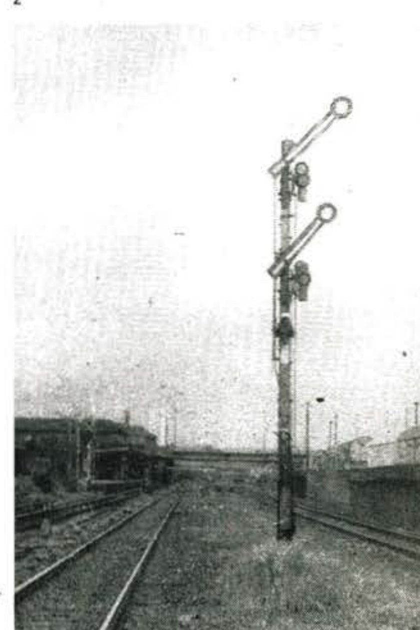
Formhauptsignale

Die wichtigsten Signale sind die Haupt- und Vorsignale. In diesem Beitrag geht es um die Formhauptsignale. Alte Modellbahn-Hasen werden sagen, daß es sich dabei um alte Hüte handelt. Wir wollen aber auch an die Anfänger denken. Beim Bemühen um gute Vorbildtreue sind schließlich alle Modelleisenbahner angesprochen. Im gültigen Signalbuch (SB) der Deutschen Reichsbahn (DV 301) findet man über Haupt- und Vorsignale allgemeine Bestimmungen.
Das Wesentlichste sei kurz genannt:
Haupt- und Vorsignale gelten für Züge. Halt zeigende Hauptsignale gelten auch für Rangierabteilungen. Hauptsignale sind Einfahrsignale, Ausfahrsignale, Zwischensignale – das sind Hauptsignale innerhalb des Bahnhofs, die keine Einfahr- oder Ausfahrsignale sind –, Blocksignale und Deckungssignale vor Gefahrenpunkten auf freier Strecke.
Die Hauptsignale stehen in der Regel unmittelbar rechts neben dem Gleis, zu dem sie gehören. Sie können auf Signalbrücken auch über dem Gleis angeordnet sein. Die Grundstellung der Hauptsignale ist die Stellung „Halt".
Ausnahmen sind für Blocksignale auf Strecken mit automatischem Streckenblock und Hauptsignale von Betriebsstellen, die zeitweise ausgeschaltet werden, zulässig. Bei diesen Signalen ist die Grundstellung „Fahrt".
Ein gravierender Unterschied in der konstruktiven Ausführung besteht zwischen Form- und Lichtsignalen. Die Formsignale sind älteren Ursprungs und verkörpern einen Teil der Eisenbahnhistorie.
Formhauptsignale haben ein oder zwei Flügel. Es können maximal drei Signalbegriffe gezeigt werden.
Die Geschwindigkeitsbeschränkung bei Hf 2 gilt vom Haûptsignal ab im anschließenden Weichenbereich. Bis etwa 1955 gab es vereinzelt auch dreiflüglige Formhauptsignale. Das Signalbild Hp 3 hatte die Bedeutung: „Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung wie bei Hp 2, jedoch für einen anderen als den durch Hp 2 gekennzeichneten Fahrweg" (Signalbuch; Ausgabe 1950).
Die Signalflügel werden durch Fernbedienung mit Drahtzugleitungen bewegt. Es gibt auch Formsignale mit elektrischen Antrieben, die über Kabel an das Stellwerk angeschlossen sind.
Die Signalflügel sind farbig emailliert, und zwar nach vorn weiß mit rotem Rand. Auf der Rückseite sind sie weiß und haben einen schwarzen Rand. Für beengte Platzverhältnisse (z. B. durch die Fahrleitung auf elektrifizierten Strecken) gibt es auch verkürzte Signalflügel.
Um den Mast eines Formhauptsignals besser sichtbar zu machen, wird auf der Vorderseite ein rot-weiß-rotes Mastblech angebracht. Die einzelnen Abschnitte der Mastbleche sind 1 m lang, beginnen unmittelbar unter dem obersten Signalflügel mit rot und enden etwa 2,70 m über Schienenoberkante. Dieses Mastblech dient der besseren Erkennbarkeit des Formhauptsignals und hat keine fahrdienstliche Bedeutung (Abb. 1 und 2). (Anders ist es bei Lichtsignalen!) Unter dem Mastblech ist das Bezeichnungsschild (ein großer Buchstabe) angebracht.

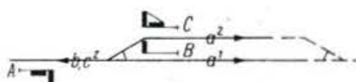
1



2



3



1 Ausfahrsignale mit Schmalmasten in Stellung Hf 0 und Hf 1

2 Einfahrsignal mit Gittermast in Stellung Hf 2. Die Propangas-Beleuchtung ist hier deutlich zu erkennen.

3 Lageplan-Beispiel (Bahnhofskopf eines einfachen Kreuzungsbahnhofs)

Fotos und Zeichnung: Verfasser

Der Signalmast ist in der älteren Bauart als Gittermast mit quadratischem Durchschnitt ausgeführt. Diese Mastform kann jedoch wegen ihrer Breite bei geringem Gleisabstand nicht zwischen den Gleisen aufgestellt werden. Dafür gibt es den sogenannten Schmalmast, der eine Höhe von 8 und 10 m sowie eine Breite von 100 mm haben darf. Schmalmaste finden allgemein Anwendung, da sie sowohl außerhalb der Gleise als auch zwischen den Gleisen aufgestellt werden können. Sofern keine Lichtsignale infrage kommen, werden nur noch Schmalmaste verwendet.

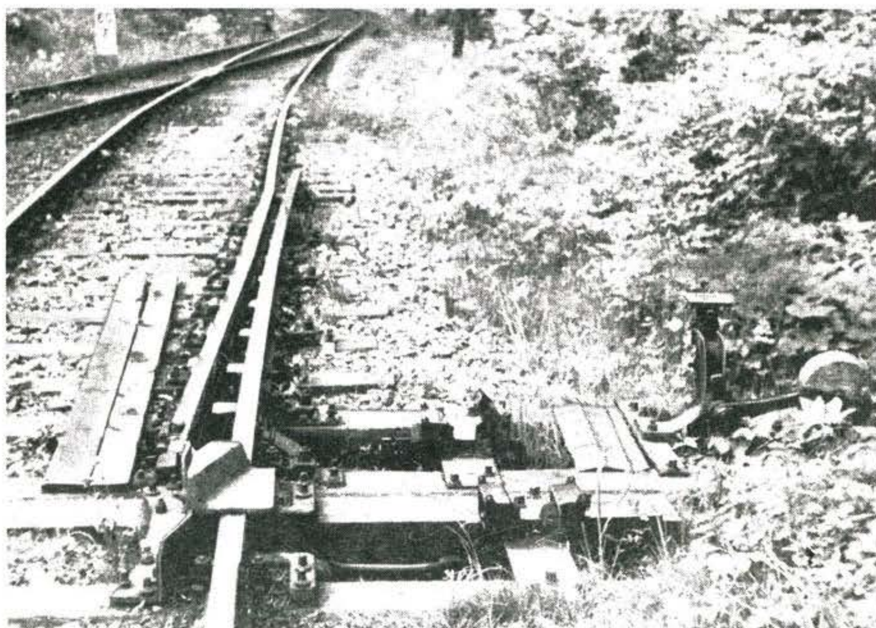
Die Lichtzeichen der Nachtbegriffe der Formsignale werden durch farbige Gläser erzeugt, die von der Rückseite beleuchtet sind. Als Lichtquelle dienen Petroleum, Propangas oder elektrische Glühlampen. Die Blendeneinrichtung mit den Farbgläsern wird zusammen mit dem Signalflügel mechanisch bewegt. Die Signallaternen sitzen auf einem absenkbaren Laternenschlitten, an dem die Signalblenden befestigt sind. Letztere werden beim Absenken des Laternenschlittens automatisch von der Bewegungsmechanik ihrer Flügel abgekuppelt. Die Blendenkonstruktion ermöglicht das Erscheinen eines Nacht-

Günter Meyer, Aue

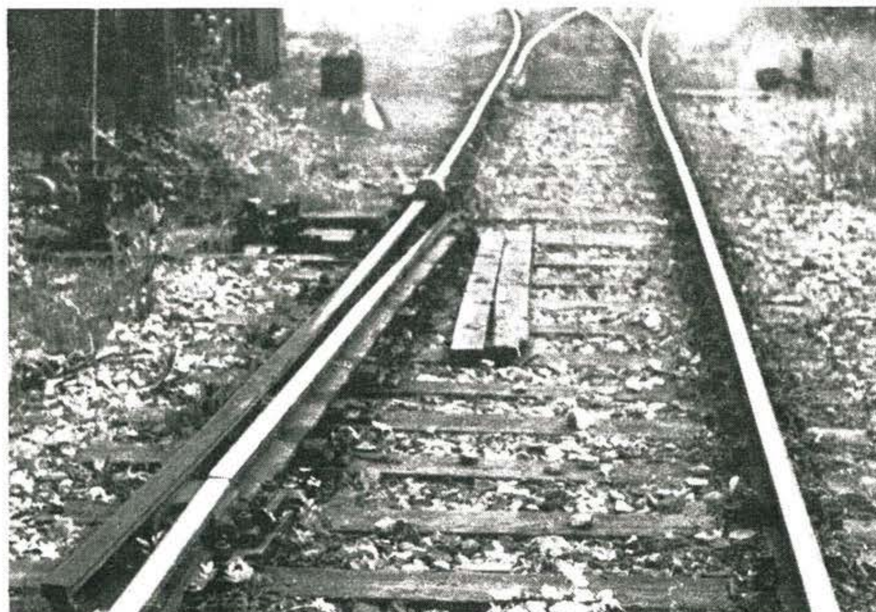
Anregungen vom Vorbild:

Doppelte Sicherheit bei der DR

Zu den landschaftlich schönsten Strecken der DR gehört die heute nicht mehr durchgängig befahrbare Verbindung Karl-Marx-Stadt–Aue (Sachs.)–Adorf (Vogtl.). Durch den Bau der Eibenstokker Talsperre wurde diese Bahn Mitte der 70er Jahre zwischen Wolfsgrün und Schönheide Ost unterbrochen. Von Aue aus wird die Strecke bis Blauenthal mit Reisezügen befahren. In der Nähe des Bahnhofs Blauenthal ist noch heute eine sicherungstechnische Rarität in Betrieb, die sich seit Jahrzehnten bewährt und durchaus geeignet ist, auf der Heimanlage nachgebaut zu werden.
Es handelt sich dabei um den Anschluß zu einer Papierfabrik im km 60, 68 zwischen Bockau und Blauenthal. Folgender Ablauf ist hier zur Bedienung des Anschlußgleises einzuhalten:
Mit dem mitgebrachten Schlüssel die Gleissperre aufschließen, ablegen, in abgelegter Stellung mit dem zweiten Schloß verschließen, mit dem freigeschlossenen Schlüssel die Entgleisungsweiche aufschließen, umstellen, mit dem zweiten Schloß verschließen, mit einem wiederum freigeschlossenen Schlüssel die Anschlußweiche (auf den Fotos im Hintergrund) aufschließen. Sind die Rangierarbeiten erledigt, muß der beschriebene Vorgang in umgekehrter Reihenfolge wiederholt werden.



Fotos: Verfasser



zeichen-Begriffes nur dann, wenn der Laternenschlitten vollkommen aufgezogen ist.
An einem einfachen Lageplan-Beispiel soll die richtige Anwendung der Formhauptsignale gezeigt werden (Abb. 3). Für die Darstellung auf Lageplänen gibt es beim Vorbild standardisierte Symbole (TGL 174-15), die prinzipiell auch vom Modelleisenbahner verwendet werden können. Das Beispiel zeigt einen Bahnhofskopf eines einfachen Kreuzungsbahnhofs an einer eingleisigen Strecke. Es sind Einfahrten in das durchgehende Hauptgleis (a^1) und in das Kreuzungs- bzw. Überholungsgleis (a^2) sowie Ausfahrten von beiden Gleisen auf die Strecke möglich (b, c^2). Das Einfahrsignal A ist ein zweiflügliges Formhauptsignal, das in Grundstellung Hf 0 zeigt und sowohl einflüglig (Hf 1) für die Einfahrt a^1 oder zweiflüglig (Hf 2) für die Einfahrt a^2 auf Fahrt gestellt werden kann.
Das Ausfahrsignal B ist ein einflügliges Formhauptsignal und kann nur Hf 0 oder Hf1 zeigen. Das Ausfahrsignal C ist ein zweiflügliges Formhauptsignal mit starrer Kupplung zwischen dem ersten und zweiten Flügel. Dieses zeigt in Grundstellung Hf 0 und kann nur zweiflüglig auf Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h (Hf 2) gestellt werden.

Bezeichnung	Signalbild		Begriff
	Tageszeichen	Nachtzeichen	
Hf 0		⊖	Halt
Hf 1		⊘	Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit
Hf 2		⊘ ⊘	Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h

⊖ rot ⊘ grün ⊘ gelb

Mitteilungen des Generalsekretariats

Folgende Arbeitsgemeinschaften wurden neu gegründet und haben sich unserem Verband angeschlossen:

1214 Marxwalde
Vors.: Werner Hoffmann, Hermann-Matern-Str. 12

1140 Berlin
Vors.: Erich Bohne, Bansiner Str. 52

8601 Callenberg
Vors.: Karlheinz Wobst, Fabrikstraße 5

7220 Pegau
Vors.: Peter Becker, Abt-Windolf-Straße 2

4305 Gernrode
Vors.: Rolf Apel, Hohe Straße 8

3720 Blankenburg
Vors.: Wolfgang Kießling, Clara-Zetkin-Straße 4

Modellbahn-Ausstellungen

8800 Zittau – AG 2/12
Vom 8. bis 16. Dezember 1984 im Gebäude Martin-Wehnert-Platz 2 (ehem. Mandaukaserne) unweit des Bahnhofs Zittau Süd. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14.00–18.30 Uhr, Samstag und Sonntag 13.00–18.00 Uhr.

9345 Pockau – AG 3/61
Vom 1. bis 9. Dezember 1984 im Saal der Gaststätte „Turnhalle". Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–19 Uhr. Fahrverbindung: KOM-Linie T-245, Haltestelle Gaststätte „Turnhalle".

1221 Coschen – AG 2/37
Vom 8. 12. bis 23. 12. 1984 in Eisenhüttenstadt, 14. POS, Str. der Jugend. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14.00–18.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00–18.00 Uhr.

5060 Erfurt – AG 4/50
Am 17., 18., 24., 25. November und 2. Dezember 1984 in den Räumen der Arbeitsgemeinschaft, Werk III der Schuhfabrik „Paul Schäfer" Erfurt, Karl-Marx-Allee 59. Öffnungszeiten: jeweils von 14–18 Uhr.

6800 Saalfeld (Saale) – AG 4/20
Vom 17. bis 25. November 1984 in der HOG „Zapfe". Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.30–19.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr. An den Wochenenden Farb-Dia-Ton-Vorträge.

3700 Wernigerode – AG 7/1
Vom 12. bis 16. Dezember 1984 im Kreiskulturhaus. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–18 Uhr, Samstag und Sonntag 10–12 und 13–18 Uhr. Farb-Dia-Vorträge Mittwoch bis Freitag; Beginn: 16 Uhr.

3600 Halberstadt – AG 7/16
Vom 14. bis 16. Dezember 1984 im Kulturraum des Hauptbahnhofs. Öffnungszeiten: 14. 12. von 13–19 Uhr, 15. 12. von 10–18 Uhr, 16. 12. von 10–17 Uhr. Täglich Dia-Ton-Vortrag 01 bis 99.

Halle-Neustadt – AG 6/56
Die im Heft 10 angekündigte Modellbahn-Ausstellung vom 30. November bis 2. Dezember 1984 in der Station Junger Techniker und Naturforscher fällt aus.

4308 Thale (Harz) – AG 7/12 und 7/62
Vom 25. November bis 2. Dezember 1984 im Klubhaus der Hüttenarbeiter. Öffnungszeiten: 25. November 15–18 Uhr; 26. bis 30. November von 15–18 Uhr; 1. und 2. Dezember 10–18 Uhr. Täglich Dia-Ton-Vorträge.

9270 Hohenstein-Ernstthal – AG 3/81
Vom 8. bis 16. Dezember 1984 im Jugendclub, Immanuel-Kant-Straße 16. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.00–18.30 Uhr, Samstag und Sonntag 10–12 und 13.30–18.00 Uhr.

1800 Brandenburg – AG 7/3
Vom 1. bis 9. Dezember 1984 im Klubhaus des Handels, Steinstraße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.00–18.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00–18.00 Uhr.

Auf dem XXXI. MOROP-Kongreß in Linz wurde im September 1984 der Präsident des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Dr. Erhard Thiele, zum Vizepräsidenten des Verbandes der Modelleisenbahnclubs und Freunde der Eisenbahn Europas (MOROP) gewählt.
Dazu herzlichen Glückwunsch und viel Erfolg bei Ausübung dieser verantwortungsvollen Tätigkeit

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium

Modellbahn-Tauschmärkte

9122 Adorf (Erzgeb.) – AG 3/87
Am 17. November 1984 von 9–14 Uhr im Gasthof Adorf (Erzgeb.) Tischgebühr 1,– M. Bestellungen an: DMV, AG 3/87, 9122 Adorf (Erzgeb.), Burkhardtsdorfer Straße 12.

4500 Dessau
Am 15. Dezember 1984 von 10–14 Uhr im Institut für Impfstoffe, Jahnstraße 5. Tischbestellungen an: L. Brieger, 4500 Dessau 6, Fr.-Mentzel-Str. 68.

Berlin – AG 1/63
Am 9. Dezember 1984 von 9.00–12.30 Uhr im Raw „Franz Stenzer", 1035 Berlin, Revaler Straße. Außerdem Filmveranstaltungen, Soli-Basar, Informationen und Verkauf durch die AG 3/82 „Windbergbahn". Tischbestellungen möglich bei: Frd. Große, 1197 Berlin, Groß-Berliner-Damm 68. Fahrvebindung: S-Bf Warschauer Straße.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 6/84 beachten.

Wer hat – wer braucht?

11/1 Biete: H0, BR 80; 66; E 44 AEG; ETA 177 rot/elfenb., 2teil. mot.; VT 135 m. Beiwg; VT 70 DB; BR 55 DB m. 4 Bi 33 DB; 4 Langenschwalbacher; 2 alte PIKO-Abteilwg, 3achs. In TT: BR 92. Suche: H0, BR 03, Altbau; 38, 42; 84; 91; Personen- u. Gepäckwagen von HERR; BR 99, $H0_m$, HERR.

11/2 Biete: „modelleisenbahner" 1953–1983 (Einzelhefte u. Jahrgänge); 2- u. 4achs. $H0_e$-Fahrzeuge; umfangreiche Literatur. Suche: „modelleisenbahner" 5/1954 u. 17/1961; „Dampflokomotiven" 1 u. 2; weitere ält. Eisenbahnliteratur; Dietzel-Signale; $H0_m$-Fahrzeuge; H0-Lokomotiven.

11/3 Biete: TT, 20 Personen- u. 30 Güterwagen (alte Kupplungen); div. Lichtsignale u.a. Schaltartikel. (Nur geschlossene Abgabe.)

11/4 Biete: „Geschichte der Dresdner Straßenbahn" (2. Aufl.), „Straßenban-Archiv" (1. Aufl.). Suche im Tausch: „Diesellok-Archiv" 1, „Ellok-Archiv".

11/5 Suche: (auch leihw.) Maßskizzen u. Fotos d. BR TU 29.0 (ex T 211.0 Schmalspur) der ČSD (auch im Werkbahneinsatz) und Fotos der Lok 99 673.

11/6 Biete: H0, BR 80; 89; 50; 52; 91; VT 135. $H0_m$: 99 6102 u. 99 5911 (Eigenbau). Suche: BR 84; HERR, BR 99 u. $H0_m$-Wagen; „Die Baureihe 01".

11/7 Biete: Eisenbahn-Jahrbücher 1965, 1975, 1977 bis 1980 u. 1982; „modelleisenbahner" 12/1976, 1–5,8/1978, 3,5,9–12/1979, 1–5,9–12/1980. Suche: „Baureihe 44"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „Sächsische Schmalspurbahnen"; BR 78 in H0.

11/8 Suche Verbindung zu Erbauern u. Betreibern von Gartenbahnen der Nenngr. II, II_e, II_m.

modell eisenbahner forum

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Tausche die Bücher **„Rübelandbahn"** gegen **„Selketalbahn"**.
L. Franke, 3014 Magdeburg
Hans-Waldbach-Straße 29

Suche **H0: BR 42, BR 50, BR 89, BR 91, BR 66, BR 75.**
St. Krebes, 3250 Staßfurt 1
Moorstraße 11

Suche
für **Nenngr. N BR 55.**
Rainer Kruscha
7700 Hoyerswerda
N.-v.-Gneisenau-Straße 49

Suche **Dampflok-Archiv** und **„Baureihe 01"**.
M. Nickel, 3707 Wasserleben
Straße der Technik 5

Biete **in H0:**
Loks, 150,– M, **Wagen**, 20,– M, u. **Modellgleis**, 128,50 M.
Volkmann, 3500 Stendal
J.-Seb.-Bach-Straße 5

Suche **farbige Bücher, Karten** u. **Fotos v. Eisenbahnmotiven** zu kaufen.
K.-H. Großmann, 4030 Halle
V.-Klemperer-Str. 18

Suche für **TT Gleismaterial, Weichen, Signale, Loks (Dampfloks) u. Wagen.**
D. Reichel, 9340 Marienberg
Dörfelstraße 22

Biete **Trafo, 12 V**, 14,– M, **Relais, 2 o. 4 Umsch.-Kontakte** (6,– M/8,– M).
Su. **Triebfahrz., Wagen (H0).**
Greulich, 4252 Helfta, Jahnstr. 2

Tausche **Eisenbahn-Jahrbuch 1984** gegen **Jahrbuch 1983.**
Riedel, 1931 Zaatzke
Hauptstraße 20

„Lokomotiven d. alt. deutschen Staats- u. Privatbahnen" sucht:
R. Nette
4800 Naumburg (S.)-West
Pfortastraße 19

Biete **in TT neuw. BR 103**, 24,50 M, **BR 130**, 42,– M, u. **E 499.0**, 40,– M.
Suche **BR 254 oder BR 56 oder BR 81.**
Verkaufe **vierteilige Doppelstockeinheit**, 15,– M.
Reimann, 4090 Halle-Neustadt
Bl. 109/3/19

Gebe **Loks von Zeuke und Stadtilm** ab.
Suche **rollendes Material vor 1945.**
Groß, 7050 Leipzig
H.-Liebmann-Straße 78

Modellbahnsammlung H0, kein Spielbetr., Sammelstücke, f. 1600,– M (nur zus.) zu verk.
Westermann, 4906 Reuden
Ostrauer Str. 7, Tel.: 3 59

Biete **Eisenbahn-Jahrbuch 1982.**
Suche im Tausch **Jahrbuch 1983.**
Ziermann, 5300 Weimar
Moskauer Straße 62

Suche für **Nenngr. H0 rollendes Material.**
Biete **„BR 01", Dampflok-Archiv 4, „Pionier- und Ausstellungsbahnen", „Windbergbahn"** u. **Schmalspurbahn-Archiv.**
Tel.: Gera 2 61 98 oder
Zuschriften an:
Horst Peter, 6500 Gera
Feuerbachstraße 5

Biete in **H0: BR 41, BR 185, ES 499 ČSD** (166,– M, 88,– M, 67,– M), **„Die Windbergbahn"**, 14,– M.
Suche in **H0: BR 23, BR 38** (Eigenb.), **BR 84, 91, 94** (Eigenb.), **95** (Eigenb.).
Dietmar Frindt
8700 Löbau
R.-Berndt-Str. 12

Suche **alte Eisenbahnen von Märklin u. a. Fabrikate**, auch defekt, vor allem **Zubehör**, alles **nur Spur 00.**
Wohlfahrt, 5060 Erfurt
Bukarester Straße 42
Tel.: Erfurt 71 10 44

Suche
für **Modellbahn Spur S Wagen, Lok, Schienen** und **Zubehör.**
Zuschriften an:
H.-J. Stammer
7142 Lindenthal
Rosestraße 15

Biete in **H0 Schnellzugwagen-Kasten** ält. Bauart, **Bauzeichn. für BR 03, E 18, E 44, Berl. S-Bahn.**
Suche **Buch „Rangierbahnhöfe"**, **in Nenngr. N Signale, Figuren, Kfz.**
Roland Zemke, 8029 Dresden
Ockerwitzer Straße 68

Biete **Modelleisenbahn-Kalender** 1968–1970 und 1972–1983, **Eisenbahner-Jahrbuch** 1977, **H0-E-Loks BR E 11** u. **E 94** (Eigenb.).
Suche **Dampfloks** in H0.
L. Meyer, 3560 Salzwedel
Straße der Jugend 71

Verkaufe verschiedene **Gleise, Kreuzung Spur 0 mit u. ohne Mittelschiene**, 75,– M.
Friedrich Brandes
4090 Halle-Neustadt
Bl. 441/5

Biete **Triebwagen-Archiv**, 2. Aufl. v. 1970, 15,– M, **Straßenbahn-Archiv**, Bd. 2, 19,– M.
Suche **„Die BR 44"**.
Zuschriften an:
U. Noack, 7114 Zwenkau
H.-Haase-Straße 15

Biete in **H0: BR 01, 41, 66**, je 75,– M; **BR 75, 80**, je 30,– M; für **N: BR 55, 65**, je 40,– M; **div. Wagenmat.**, 200,– M; Liste anfordern!
Suche **H0 BR 42, 50, 52, 38, 84, 91, 95** (auch Eigenbau).
Grunwald, 1055 Berlin
Naugarder Straße 43

Biete **BR 23, BR 52 Kond. DR u. 91 DR**, alle Bestzustand.
Suche dafür jeweils **Schicht 03, BR 52 (SNCF) u. BR 91 (SNCF).**
Suche **Dampf-, Dieselloks bzw. Dieseltriebwagen** sowie **Elloks bzw. E-Triebwagen** aus der Produktion vor 1965 sowie **„H0-Lokschrott"** jeglicher Art, **Gehäuse der BR 42, Lok 24 004, BR 44 (AEG), Gehäuse der E 11** in Blau u. Orange u. **ETA Triebwag.**, grün/elfenbein.
Uwe Gabler, 9275 Lichtenstein
Angergasse 31

Suche **Ansichtskarten, Briefe** und **Karten** mit Bahnpoststempel der Werrabahn Eisenach–Lichtenfels und aller abgehenden Strecken, **Kursbuch vor 1960 DR, „Rügensche Kleinbahnen"** im Kauf oder Tausch gegen andere **Transpress-Literatur.**
H.-D. Kauffmann, 6100 Meiningen
Rathenaustraße 18

Biete **in Spur 0 Loks, Wagen u. Gleismat. von Märklin, Zeuke u. Liebmann; in H0 Loks von PIKO u. EMB** sowie **Bücher a. d. Reihe „Verkehrsgeschichte".**
Suche in **Nenngröße H0 BR 03** (Schicht), **42, 66, 81, 84 VT 135 u. a. roll. Mat. u. Eisenbahn-Literatur.**
Heinze, 5700 Mühlhausen
Wagenstedter Straße 19

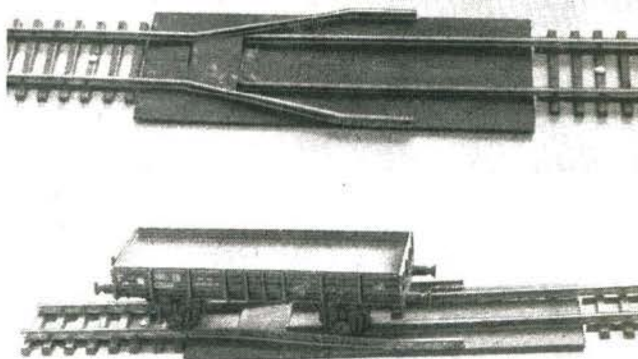
Biete **„Der Modelleisenbahner"** 1952–1980, **Eisenbahn-Jahrbuch** 1964–1967, 1969, 1970, 1974–1976, 1978, 1980, **Maedel „Deutsche Dampflokomotiven ...", Gerlach „Für unser Lokarchiv", Fromm „Bauten auf Modellbahnanlagen", Kurz „Grundlagen der Modellbahntechnik" Bd. 2, Trost „Kleine Eisenbahn ...", Trost „Die Modelleisenbahn" Bd. 1, 2, 3, Eisenbahn-Kalender** 1973, 1976, 1977, 1979.
Suche **„Dampfloks in Glasers Annalen"; 00-Dreileiter-Fahrzeuge** (auch defekt); **H0-Loks BR 41, BR 50.**
Dietrich Friedel, 4500 Dessau
Ringstraße 23a

Suche **„Schiene, Dampf u. Kamera", „Triebwagen-Archiv", „Rüg. Kleinbahnen", „Harzquer- u. Brockenbahn", H0-BR 91.**
Biete **„Reisen m. d. Dampfbahn", „Bahnland DDR", „Dampflok-Archiv"**, versch. **Transpress Verkehrsgeschichte**, u. a. **„Überquerung d. Alpen".**
Joachim Günther, 8021 Dresden
Enderstraße 52

Entgleisungen auf verdeckten Anlagenabschnitten

Für einen abwechslungsreich gestalteten Modellbahnbetrieb haben sich verdeckte Abstellbahnhöfe bewährt. Kommt es aber in diesen Abschnitten zu Entgleisungen, gibt es oft große Probleme. Da wir die gleichen Sorgen auf unserer AG-Anlage haben, suchte ich nach einer Lösung, Entgleisungen einer Achse oder eines Drehgestells, wobei der Zug sich nicht teilen darf, ohne einen sofortigen Eingriff zu beheben. Oft kann man beobachten, daß ein entgleister Radsatz durch das Herzstück wieder in das Gleis gehoben wird. Daher entstand die Idee, auf kupferkaschiertem Pertinax das Schienenprofil aufzulöten. Hierbei muß darauf geachtet werden, daß die Spurweite eingehalten wird. An dem Stoß wird 1 mm starke Pappe oder Pertinax eingeleimt, um ein Einsacken der Radsätze zu verhindern. Die Vorrichtung kann in beiden Richtungen befahren werden, wirkt allerdings nur in einer. Am sinnvollsten ist es, diese Vorrichtung nach einer Weichenstraße einzubauen. Die Eingleisvorrichtung wurde in der Nenngröße H0 mit allen Radsatz- und Drehgestelltypen sowie Lokbaureihen getestet und hat sich bestens bewährt. Anhand der Fotos dürfte der Bau keine Schwierigkeiten bereiten und auch bei anderen Nenngrößen realisierbar sein.

Text und Fotos: A. Keyser, Großpösna



Sind ausgeglühte Federn ein Problem?

Ergänzend zu dem im „me" 4/84 auf Seite 29, veröffentlichten Beitrag „Eine Kupplung für die PIKO-Modelle BR 01, 03 und 41" sei darauf hingewiesen, daß für die beiden letztgenannten Baureihen leichte Änderungen erforderlich sind. Es empfiehlt sich, den Kuppelkasten an den Seiten etwas mehr auszuarbeiten, so daß auch hier die nutzbare Breite von 24 mm erreicht wird. Ein anderes Problem sind ausgeglühte Federn bei den o. g. Modellen infolge von Kurzschluß. Will man die neuen Kupplungen verwenden, kann aber auf die Federn nicht verzichtet werden. Wenn allerdings die Federn an den Ösen gelötet (siehe Zeichnung „me" 4/84, S. 29) werden, ist das Problem gelöst. Die Ösen sollten mit Plasttrinkröhrchen überzogen werden. Sie isolieren sehr gut und vermeiden Kurzschlüsse. Die äußeren Seiten des Kuppelkastens wurden geschwärzt. Dadurch wirkt der Kuppelkasten vorbildgetreuer.

A. Hönisch, Burgstädt

Dieter Moritz (DMV), Merseburg

Ein Maximum-Vierachser in $H0_m$

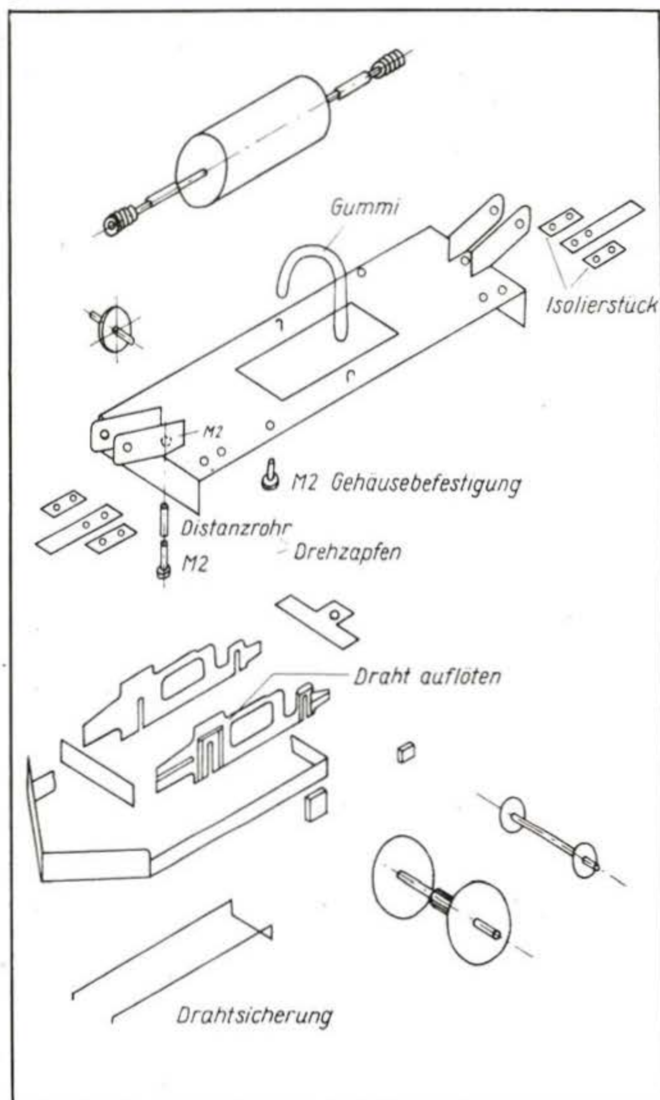
Bei dem Vorbild handelt es sich um einen Maximum-Vierachser der ersten Lieferserie, die von der früheren Waggonfabrik Lindner in Ammendorf für die „Elektrische Straßenbahn Halle–Merseburg" im Jahre 1902 gebaut wurde. Die aus den USA stammende Konstruktion sollte die Vorteile eines vierachsigen Wagens (ruhiger Lauf, gute Kurvenläufigkeit) mit dem eines zweiachsigen Fahrzeugs (einfaches, billiges Fahrgestell mit zwei Treibachsen) in sich vereinen. Für die damalige Zeit waren diese Straßenbahnwagen sehr modern aufgebaut. Sie besaßen völlig geschlossene, durch doppelte Drehtüren erreichbare

1

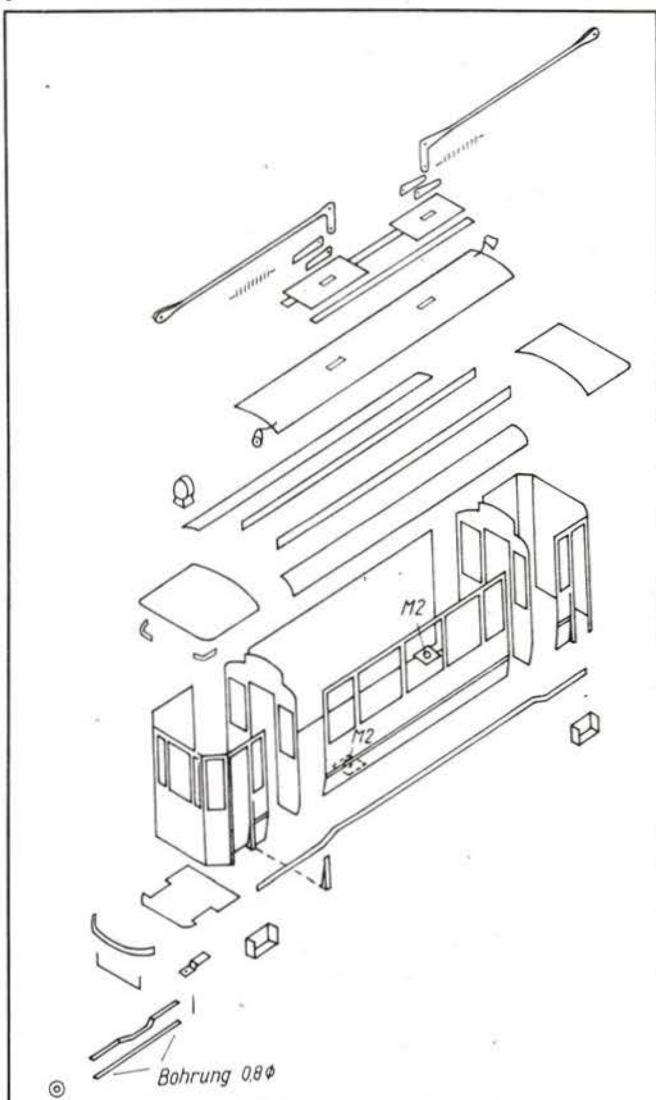


Perrons. Im Fahrgastraum waren zwei Abteile (Holz- und Polstersitze) vorhanden.
Das letzte Fahrzeug dieser Bauart wurde 1966 ausgemustert. Die Bauanleitung entstand für ein Modell in der Nenngröße $H0_m$. Verwendet wurde der Antrieb der BB 9200 vom VEB PIKO (Nenngröße N). Die Treibräder stammen von der Lok BR 23 (Nenngröße TT) und die

2



3



1 Triebwagen 5 der Elektrischen Straßenbahn Halle – Merseburg. Ab 1918 trug er die Nr. 55. 1929 wurde das Fahrzeug zum Beiwagen (Nr. 1971, ab 1951 Nr. 701) umgebaut. 1950/51 rekonstruiert, war er bis 1966 im Dienst.

2 Fahrgestell des Modells mit den Einzelteilen (ohne Maßstab)

3 Die für den Wagenkasten erforderlichen Einzelteile (ohne Maßstab)

Laufräder vom Tender der BR 55 (Nenngröße N). Sämtliche Achsen bestehen aus Stahldraht mit einem Durchmesser von 1,5 mm. Alles wurde mit Epasol EPM zusammengeklebt. Die Ankerwelle vom Motor mußte allerdings verlängert werden, da die erste und die vierte Achse angetrieben werden. Dazu entfernt man zunächst die Schneckenräder und verlängert die Welle mit Stahldraht gleichen Durchmessers. Als Muffe eignet sich Messingrohr, das anschließend verlötet oder verklebt werden muß. Anschließend werden die Schneckenräder wieder aufgeschoben. Als Schleifer

Wagennummern

1902	ab 1918	ab 1927/29	1950	ab 1951	Bemerkungen
1	51	51	Reko	601	1966 a
2	52	Bw 175	Reko	703	1966 a
3	53	Bw 172	—	—	KV
4	54	Abw IX[1]	—	—	1945 a
5	55	Bw 171	Reko	701	1966 a
6	56	Bw 173		702	1953 a
7	57	57	—	—	KV
8	58	Bw 174	—	—	KV
9	59	59	Reko	602	1966 a
10	60	60	—	603	ab 1956 Abw 1964 a
11	61	61	—	604	ab 1956 Abw 1960 a
12	62	62	—	605	1954 a

[1] ab 1932
Abkürzungen, siehe Legende im Heft 12/84

dient Messingblech (0,2 mm-dick), wobei eine Seite zu isolieren ist (Abb. 2). Zunächst werden die Drehgestellteile angefertigt und zusammengelötet sowie anschließend die Achsen eingesetzt und mit einem Stahldraht gegen das Herausfallen gesichert. Danach werden die Bodenplatte angefertigt und die Drehgestelle darunter gesetzt. Jetzt sind der Motor aufzusetzen, die Zwischenräder zu justieren und deren Lager anzulöten.

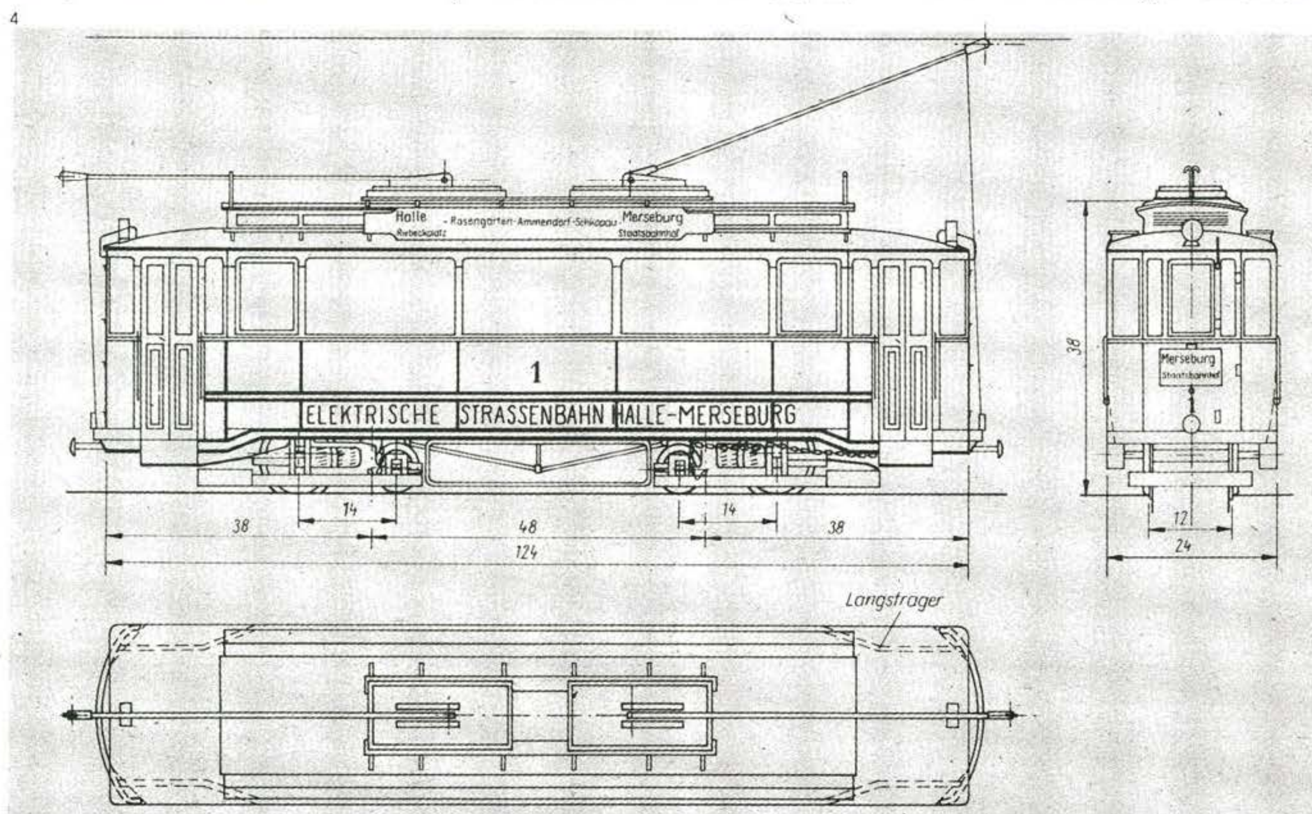
Der Aufbau des Wagenkastens ist aus der Explosionsdarstellung ersichtlich (Abb. 3). Die Perronaußenwände werden zweckmäßigerweise wie folgt hergestellt: Anreißen, Fensterausschnitte bohren, Außenmaße bearbeiten, biegen, und zuletzt werden die Fensterausschnitte ausgefeilt. Das Dach läßt man allseitig zwei Zehntel überstehen. Die Stangenstromabnehmer können funktionstüchtig hergestellt werden. Für die Feder müssen an der Dachunterseite Drahtösen zum Einhängen angelötet

werden. Bei Verwendung eines Scherenstromabnehmers ist dieser in der Wagenmitte zu montieren, und die Widerstandskästen sind etwas auseinander zu rücken. Die Kupplungen können ebenfalls funktionstüchtig hergestellt werden.

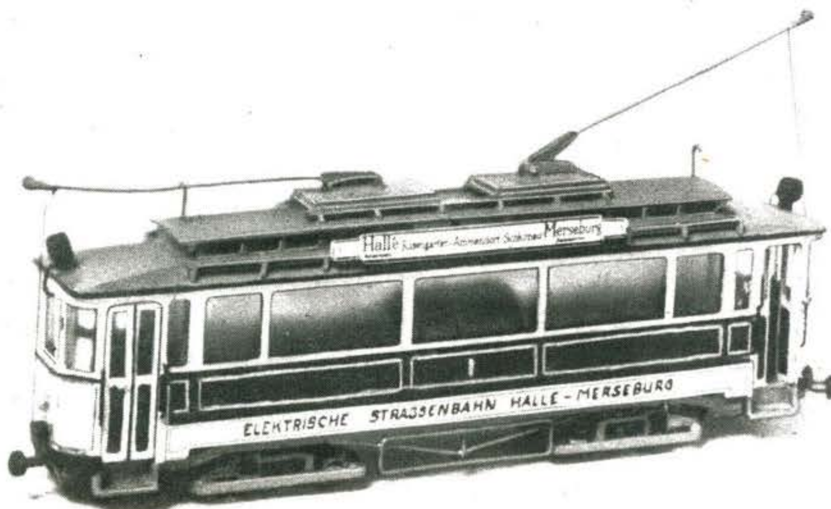
Die Beschilderung läßt sich auf fotografischem Weg herstellen. Auf eine Wagenbeleuchtung wurde verzichtet. Die Zeichnung zeigt den Triebwagen im Anlieferungszustand von 1902 (Abb. 4). Die Lackierung war hellelfenbein mit moosgrünen Seitentafeln. Die Beschläge waren schwarz, die Beschriftung im hellen Feld ebenfalls schwarz mit roten Schatten und im grünen Feld gelb mit schwarzen Schatten. Selbstverständlich kann das Fahrzeug auch in einer anderen Zeitepoche dargestellt werden. Man beachte dabei folgende Hinweise: 1908 erhielten die Wagen Dachglocken, 1912 je zwei Dachscheinwerfer und 1918 einen Scherenstromabnehmer. Gleichzeitig wurden sie umnumeriert, und die Bezeichnung lautete jetzt „Merseburger Überlandbahnen A.-G.". Das Spannwerk und die seitlichen Richtungsschilder entfielen in den 20er Jahren. Zwischen 1934 und 1936 wurden unten in Perronmitte ein Scheinwerfer montiert und Richtungslampen angebracht. Nach 1945 erhielten die Fahrzeuge unterhalb der Fensterkante eine völlig grüne Farbgebung, und die Beschriftung wurde gelb gehalten.

1950 rekonstruierte die Merseburger Überlandbahn vier Wagen (siehe Tabelle). Diese Fahrzeuge bekamen Schiebetüren, eine veränderte Stirnwand und einen hellelfenbeinfarbigen Anstrich, zunächst mit grünen und später mit roten Zierstreifen. Die restlichen Fahrzeuge wurden grau lackiert und meist noch als Arbeitstriebwagen verwendet.

4



5



4 Triebwagen 1 der Elektrischen Straßenbahn Halle – Merseburg im Maßstab 1:87

5 Das komplette $H0_m$-Modell des Verfassers

Fotos: 1 Sammlung Verfasser, 5 G. Schütze, Halle; Zeichnungen: Verfasser

Der Beitrag über die Geschichte der Straßenbahnen im Raum Halle/Merseburg wird im Heft 12/84 fortgesetzt.

Zweiachsige $H0_m$-Straßenbahn



Seit einiger Zeit wird im beschränkten Umfang ein motorisiertes Straßenbahnmodell für 12-mm-Spurweite vom Fachgeschäft Spitzner in Reichenbach, Albertistraße, angeboten. Der Dachstromabnehmer ist eine Lyra-Attrappe. Dem roten Straßenbahnzug (Motorwagen und Beiwagen) liegt ein fotografischer Beschriftungssatz der „Leipziger elektrischen Straßenbahn" bei.
Das Vorbild des Modells ist der sechsfenstrige AEG-Triebwagen, der um 1900 für viele Straßenbahnbetriebe mit unterschiedlichen Spurweiten hergestellt wurde. Die Nachbildung ist weitgehend maßstabgerecht und entspricht dem im Verkehrsmuseum Dresden ausgestellten Vorbild.

Text und Foto: G. Feuereißen, Plauen

Und beim Vorbild ...?

1



Sind derartige Fahrzeuge natürlich nur noch zu besonderen Anlässen in Betrieb (siehe nebenstehende Fotos: Tw 937 und Tw 309 in Dresden und Tw 2 in Halle). Als Traditionswagen erfreuen sie sich eines großen Zuspruchs bei jung und alt, ob in Dresden, Halle, Berlin, Leipzig, Gera, Zwickau, Magdeburg, Gotha oder Erfurt.
Der Tw 309 (Abb. 2) – er war das erste historische Dresdner Straßenbahnfahrzeug – entspricht etwa der Bauart des auf dieser Seite vorgestellten $H0_m$-Modells. Was aber bei der Gestaltung von Modellstraßenbahnanlagen berücksichtigt werden sollte, sind der Zeitpunkt des Einsatzes, die Beschriftung und natürlich die Bauform der Wagen. Handelt es sich nicht um einen „Modell-Traditionsstraßenbahnwagen", dürfen z. B. keine modernen Bogenlampen vorhanden sein, geschweige denn Neubaublocks. Kurzum, die Modellstadt muß „stilecht" zum Fahrzeugpark sein. Und noch eins: Sollten Sie sich, liebe Leser, selbst mit Modellstraßenbahnen befassen, schreiben Sie uns darüber. Beiträge über dieses Thema werden zunehmend gewünscht.

Fotos: 1 und 2 R. Steinicke, Dresden; 3 V. Emersleben, Halle (Saale)

2



3



In der Einsatzstelle Göschwitz des Bw Saalfeld sind nach wie vor Dampfloks beheimatet, wozu auch die 41 1225 gehört. U. B. z. diese Maschine im April 1982 vor dem P 5007 in Großheringen.

Foto: W. Drescher, Jena

